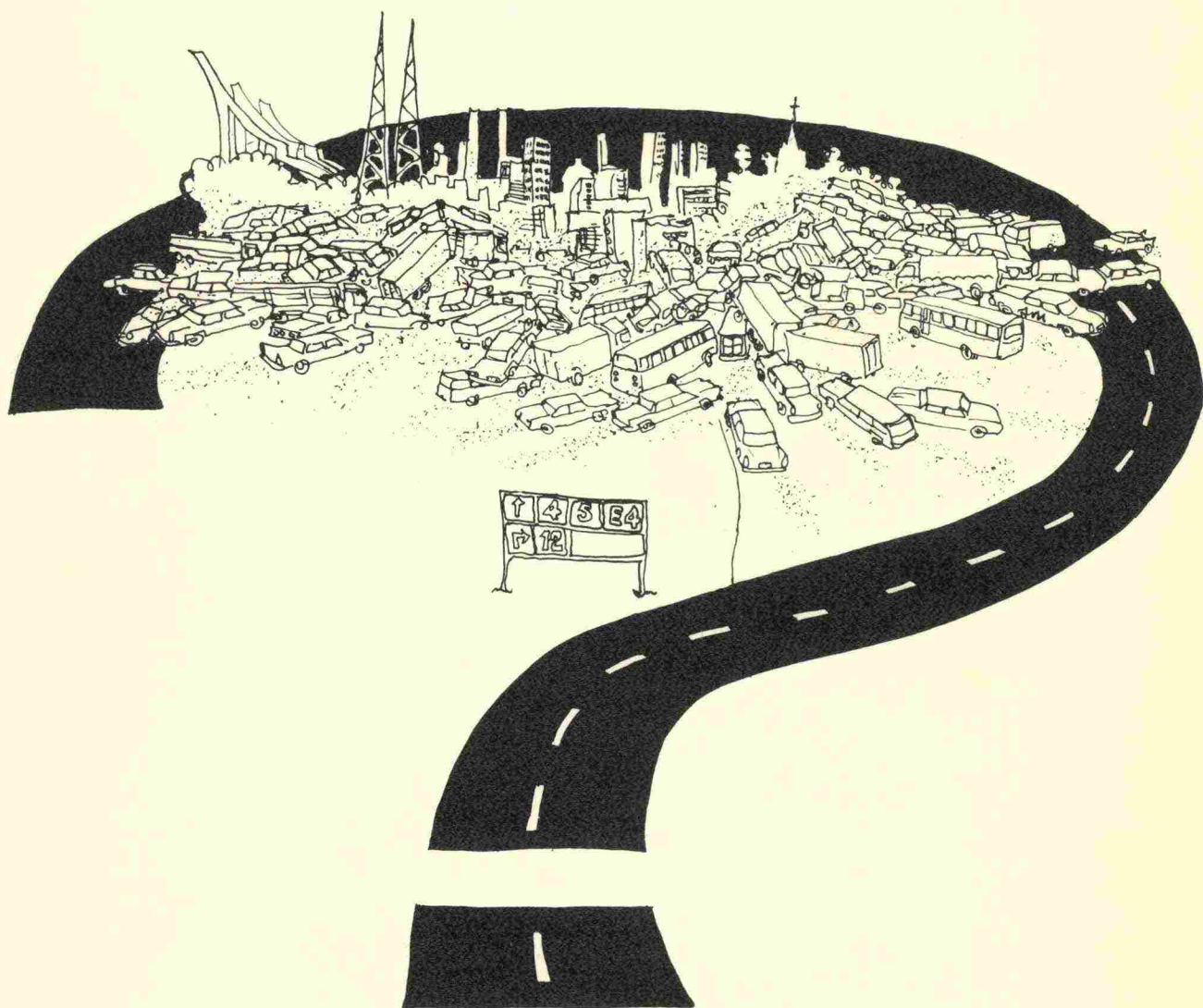


LAHDEN KAUPUNKISEUDUN LIIKENNE- SUUNNITELMAN TARKISTUS 1978

TIIVISTELMÄ



**TIE-JA VESIRAKENNUSLAITOS
LAHDEN KAUPUNKI**

HOLLOLAN KUNTA • NASTOLAN KUNTA
PÄIJÄT-HÄMEEN SEUTUKAAVALIITTO

711 LAH kipl

LAHDEN KAUPUNKISEUDUN LIIKENNE- SUUNNITELMAN TARKISTUS 1978

TIIVISTELMÄ

**TIE-JA VESIRAKENNUSLAITOS
LAHDEN KAUPUNKI**

**HOLLOLAN KUNTA ○ NASTOLAN KUNTA
PÄIJÄT-HÄMEEN SEUTUKAAVALIITTO**

JOHDANTO

Lahden kaupunkiseudun liikennesuunnitelma valmistui v. 1973. Työ perustui 1960- ja 1970 lukujen vaihteen liikennetutkimuksiin ja maankäyttösuunnitelmiin.

TVL jatkoi tämän jälkeen moottoriliikenneteiden M 5 ja M 12 suunnittelua. Kaupunkiseudun kunnat ovat puolestaan ottaneet suunnitelman huomioon yleiskaavallisissa tavoitesuunnitelmissa ja käytännön asema- ja rakennuskaavatyössään. Suunnitelmassa esitettyä rakentamisaikataulua ei kuitenkaan ole voitu noudattaa TVL:n eikä kuntien taloussuunnittelussa. M 12:n rakentamisen piti tienpidon toimenpideohjelmien mukaan alkaa v. 1973. Aloitusta lykättiin vuosittain 1-2 vuotta kerrallaan siten, että työt päästiin aloittamaan vasta vuoden 1977 lopulla. M 5:n rakentamisen piti tienpidon toimenpideohjelmien mukaan alkaa v. 1975 ja aloitusta siirrettiin kaksi kertaa vuodella eteenpäin, kunnes se poistettiin tienpidon ohjelmista kokonaan, koska hankkeelle ei voitu osoittaa rahoitusta.

Lahden kaupunki esitti huolestumisensa asiasta useaan otteeseen sekä liikenneministeriölle että tie- ja vesirakennuslaitokselle. Kaupunkiseudun kunnat esittivät 15.3.1976 päivätyssä kirjeessään TVH:lle, että taloudellisista vaikeuksista huolimatta valtakunnallisten ohitusväylien rakentaminen on tiestön parantamistarpeista ensisijaisin eikä sitä voida korvata muilla parantamistoimenpiteillä. Näiden uusien väylien lisäksi olisi kuntien mielestä joka tapauksessa myös nykyisten väylien pahimmat epäkohdat poistettava.

Tie- ja vesirakennushallitus totesi vastauskirjeessään 10.11.1976 että liikenneongelmien kehittymisen, rahoitusmahdollisuuksien oleellisen supistumisen ja maankäytön muuttuneiden kehitysnäkemien vuoksi olisi tarpeen yhteistyössä vielä selvittää tieverkkoa ja sen kehittämistä sekä tehtyjen väyläkohtaisten suunnitelmien vaiheittaisia toteuttamistarpeita ja -mahdollisuuksia. Tie- ja vesirakennushallitus ehdotti tähän perustuen Lahden kaupunginhallitukselle, että v. 1973 valmistunut Lahden kaupunkiseudun liikennesuunnitelma tarkistettaisiin.

Tarkistusta varten perustettiin Tie- ja vesirakennuslaitoksen ja Lahden kaupungin sekä Hollolan ja Nastolan kuntien ja Päijät-Hämeen seutukaavaliiton edustajista muodostettu työryhmä. Työryhmän alaisena on toiminut työtä valmistellut jaosto sekä konsulttina Liikennetekniikka Oy.

Käsillä olevan tiivistelmäraportin lisäksi on eri osapuolten suunnittelijoiden käyttöön tehty myös yksityiskohtaisempaa teknistä tietoa sisältävä raportti.

Lahdessa maaliskuussa 1978

Lahden kaupunkiseudun liikennesuunnitelmaa
tarkistava työryhmä

SUUNNITTELUORGANISAATIO

Työryhmä:

Lahden kaupunki

kaup.suunn.pääll. Nyyrö Koskela (pj.)

liik.suunn.pääll. Eino Kallinen

tal.suunn. Veikko Jäntti

Hollolan kunta

kaav.ins. Pekka Koivuaho

Nastolan kunta

kaav.ins. Jorma Lemettinen, varalla suunn.ins. Veikko Repo

Tie- ja vesirakennushallitus

yli-ins. Veikko Hakola, varalla dipl.ins. Aulis Nironen

jaostopääll. Timo Eränne, varalla tstoins. Martti Tieaho

Tie- ja vesirakennuslaitos, Hämeen piiri

suunn.pääll. Juhani Miilunpohja, varalla tieverkkoins.

Eero Karjaluo

Päijät-Hämeen seutukaavaliitto

seutuk.ins. Tauno Saavalainen

Jaosto:

Lahden kaupunki

liik.suunn.pääll. Eino Kallinen (pj.)

liik.suunn.ins. Martti Niskanen

Tie- ja vesirakennushallitus

tstoins. Martti Tieaho

dipl.ins. Aulis Nironen

Tie- ja vesirakennuslaitos, Hämeen piiri

tieverkkoins. Eero Karjaluo

Liikennetekniikka Oy:

dipl.ins. Mauri Heikkonen

dipl.ins. Martti Nykänen

ins. Pekka Seppälä

ins. Hannu Karttunen

SISÄLLYSLUETTELO

1.	LIIKENNEMÄÄRÄT JA LIIKENNEVERKON NYKYISET ONGELMAKOHDAT	4
1.1	Nykyinen liikenne ja liikenteen kasvu	4
1.2	Liikenteen ruuhkautuminen ja tärkeimpien risteysten kapasiteetti	6
1.3	Lahden ja sen keskustan ohitusmahdollisuudet	10
1.4	Muut pullonkaulakohteet	10
1.5	Liikenneonnettomuudet	12
2.	LIIKENNE-ENNUSTE	13
3.	PÄÄTIEVERKKO	18
3.1	Lähtökohta suunnittelutilanteessa ja muutokset aikaisempiin suunnitelmiin	18
3.2	Uusien liikenneväylien merkitys ja parantamis- tarve nykyisillä väylillä	18
3.3	Ohikulkuyhteyksien toteutusvaiheet ja mahdolli- suudet suunnitelmien yksinkertaistamiseen	21
4.	LINJA-AUTOLIIKENNE	28
5.	KEVYEN LIIKENTEEN PÄÄVÄYLÄSTÖ	30
6.	KEHITTÄMISOHJELMA	31

1. LIIKENNEMÄÄRÄT JA LIIKENNEVERKON NYKYISET ONGELMAKOHDAT

1.1 Nykyinen liikenne ja liikenteen kasvu

Liikenne Lahden kaupunkiseudulla on kasvanut varsin nopeasti. Liikenteen kehitys on vastannut likipitään vuoden 1969 liikennetutkimukseen perustuneita ennusteita. Siten esim. liikenne Lahden keskustan kehällä on nykyään n. 1,5-kertainen vuoden 1970 tilanteeseen verrattuna. Viimeisimpien laskentojen mukaan kasvu kaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä näyttää edelleen jatkuvan. Ulkoisen liikenteen kasvussa on sen sijaan havaittavissa selvä hidastuminen. Erityisesti tilanne valtatiellä 4-5 poikkeaa keskimääräisestä kehityksestä. Liikennemäärät pysyivät käytännöllisesti katsoen vakiona vuodesta 1972 vuoteen 1976 ja kesän liikenteessä tapahtui jopa pientä laskua vuoden 1974 jälkeen. Vuonna 1977 liikennemäärät kääntyivät jälleen pieneen nousuun.

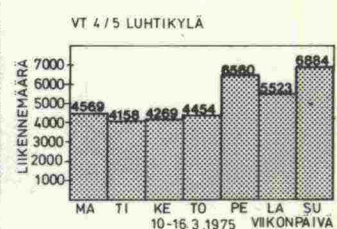
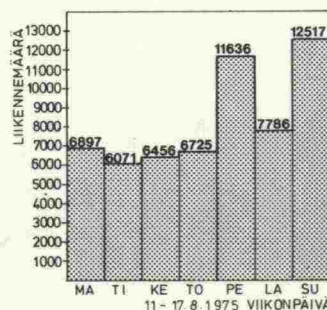
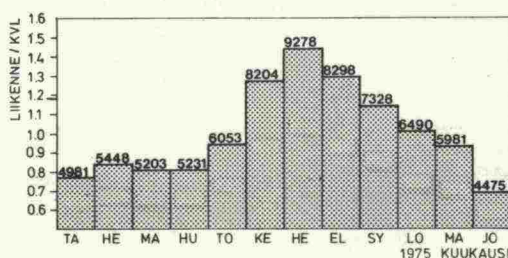
Taulukko 1

Liikennemäärät valtatiellä 4-5 vuosina 1965-77 (laskentapiste Luhtikylä Uudenmaan ja Hämeen läänin raja)

Vuosi	Vuoden keskimääräinen liikenne autoja/vrk (KVL)	Kesän keskimääräinen liikenne autoja/vrk	
		(KKVL)	KKVL/KVL
1965	3376	4069	1,21
70	5444	7779	1,43
71	5706	8100	1,42
72	6306	9042	1,43
73	6547	9059	1,38
74	6422	9198	1,43
75	6350	8634	1,36
76	6360	8630	1,36
77	6780	9200	1,36

Valtatien 4-5 asema valtakunnallisena loma- ja viikonloppuliikenteen väylänä johtaa suuriin kausivaihteluihin. Kesän keskimääräinen liikenne on n. 40 % suurempi kuin vuoden keskimääräinen liikenne. Heinäkuun vuorokausiliikenne on lähes 9300 autoa, mikä on 2,1 - 1,6 kertainen talvikuukausien liikennemääriin verrattuna.

Normaali arkipäiväliikenne on kesällä 6000-7000 ajon./vrk ja talvella 4000-5000 ajon./vrk. Perjantain ja sunnuntain liikenne on kesällä 11500-12500 ajon./vrk ja talvella 6500-7000 ajon./vrk.



Kuva 1

Liikenteen kausi- ja viikonpäivävaihtelu valtatiellä 4-5, Luhtikylä

1.2 Liikenteen ruuhkautuminen ja tärkeimpien risteysten kapasiteetti

Liikenne keskittyy selvästi valtakunnallisille pääväylille ja Lahden keskustan pääkaduille. Lahden keskusta-alueella eniten kuormittuvat risteykset ovat Mytäjäinen, Karjalankadun ja Iso-Paavolankadun sekä Aleksanterinkadun ja Vesijärvenkadun risteykset. Liikenne vastaa vilkkaimpina ruuhka-aikana (10-20 min) risteysten kapasiteettia (kuva 5).

Lähelle kapasiteettiaan kuormittuvat myös Aleksanterinkadun ja Saimaankadun risteys sekä Harjukadun ja Vesijärvenkadun risteys. Näissä risteyksissä liikenne voi lisääntyä noin 10 % (käyttöaste 0,9).

Keskustan ulkopuolisista risteyksistä on eniten kuormittunut Salpakankaan risteys valtatiellä N:o 12 (käyttöaste 0,75).

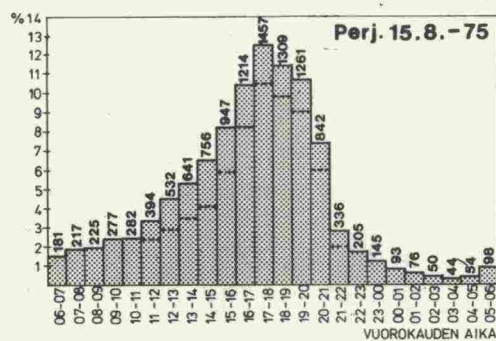
Launeenkadun ja Tapparakadun risteys on ryhmittymistilojen pienuudesta johtuen nykyisin helposti ruuhkautuva, vaikka laskennollinen kapasiteetti vielä ylittäääkin liikennemäärän.

Nastolan suunnassa ei nykyään ole kapasiteettivaikeuksia. Suunnan ongelmat johtuvat lähinnä nykyisen tien alhaisesta laatu-
tasosta ja suuresta liikenneonnettomuustiheydestä.

Nopeusmittausten mukaan liikenne on arkipäivänä eniten ruuhkautunut valtatie N:o 12 suunnassa. Pienin keskimääräinen (7,3 km/h) nopeus oli normaalin arkipäivän klo 16 ruuhkassa Hämeen Valtatiellä ennen Mytäjäisten liittymää keskustaan tultaessa. Nopeus laskee pieneksi ruuhka-aikana myös Aleksanterinkadulla (12,5 km/h) (kuva 6). Sunnuntairuuhkaa ei valtatiellä N:o 12 ole.

Lahden keskustassa tilanne on yleensä vaikein perjantaina, jolloin Lahden kaupunkiseudun omasta työmatkaliikenteestä johtuva ruuhka ja Lahden läpikulkeva viikonloppuliikenteen alku sattuvat päällekkäin. Lahden ulkopuolella on sunnuntain ruuhkaliikenne perjantain ruuhkaa suurempi, koska viikonloppuliikenteessä paluuliikenne jakautuu meno liikennettä pienemmälle ajanjaksolle.

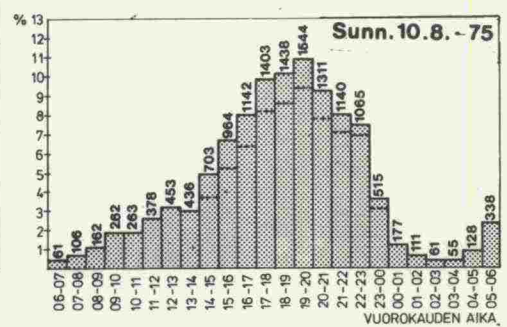
Viikonloppuliikenne aiheuttaa ruuhkautumista myös Lahden keskeisen alueen ulkopuolella. Valtatie 4-5 liikenne vastaa viikonloppuisin likipitään tien kapasiteettia (n. 1500 ajon./h) Kesän viikonloppuruuhka kestää perjantaina n. 4 tuntia (liikenne yli 1000 ajon./h) ja sunnuntaina n. 7 tuntia. Vuotuinen ruuhkatuntien määrä on n. 300, johon tien geometria ja paikalliset olosuhteet aiheuttavat jonkinverran eroja (kuva 7).



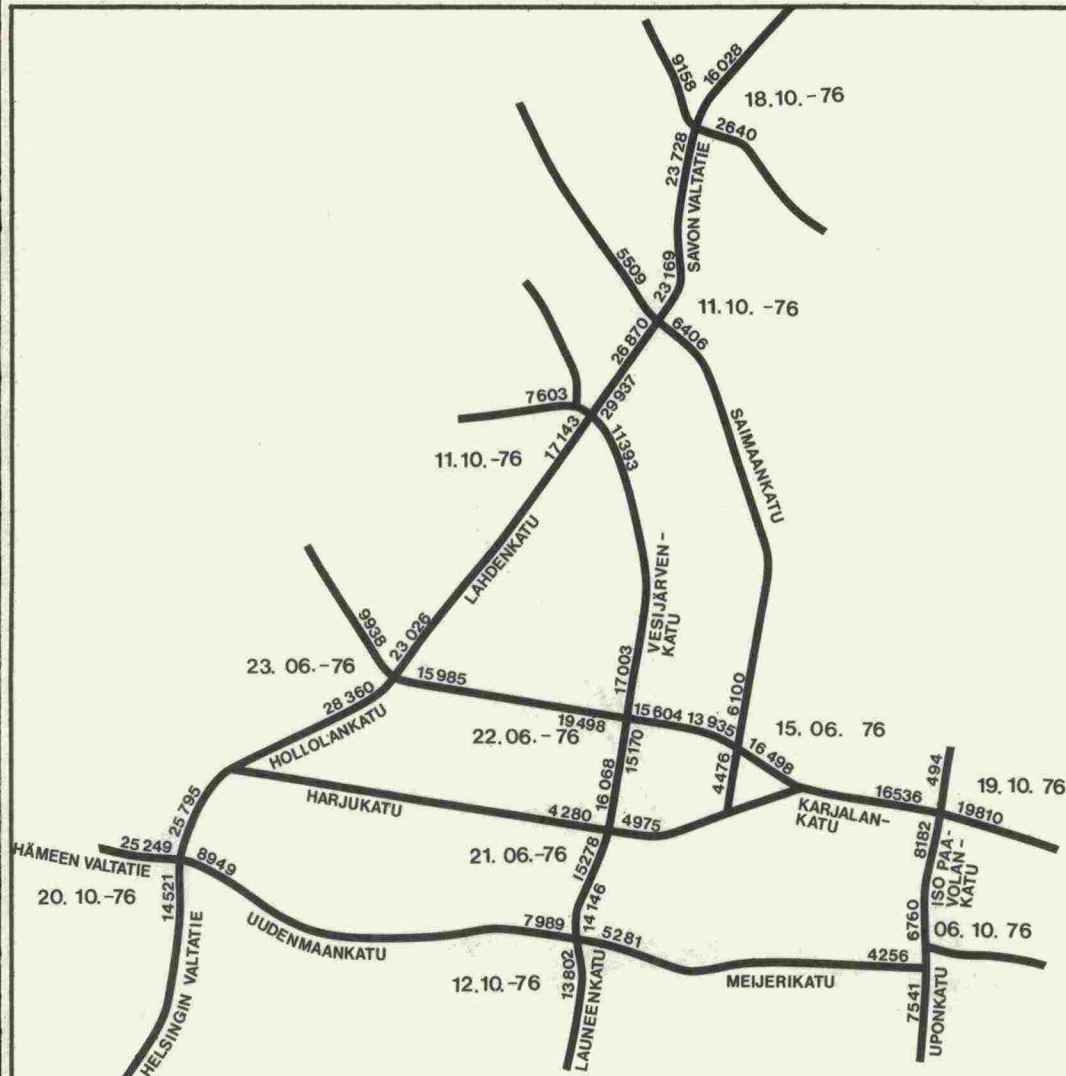
--- HELSINGIN SUUNNAN LIIKEMÄÄRÄ

Kuva 3

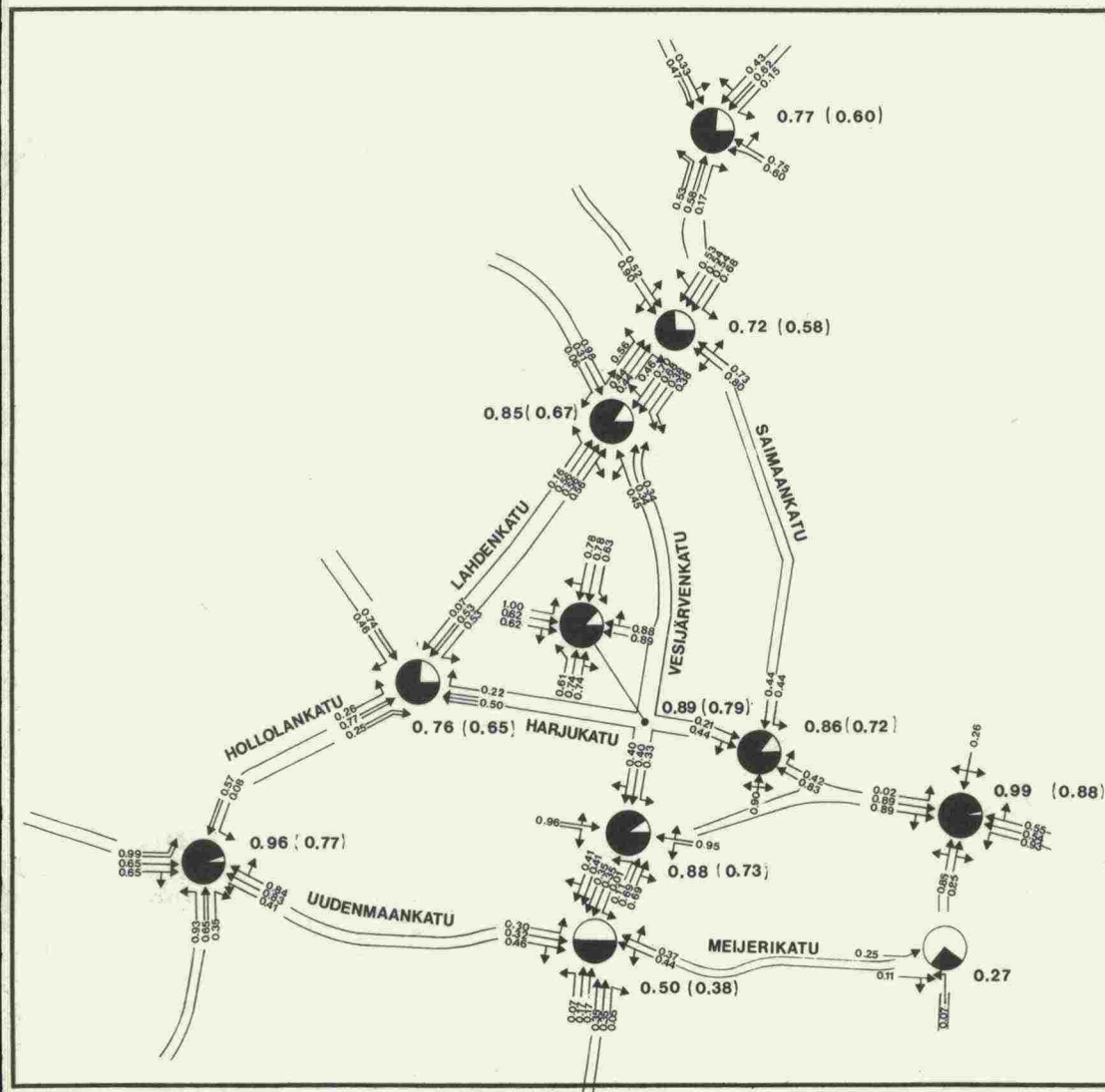
Liikenteen tuntivaihtelu valtatiellä 4-5, Luhtikylä



--- HELSINGIN SUUNNAN LIIKEMÄÄRÄ

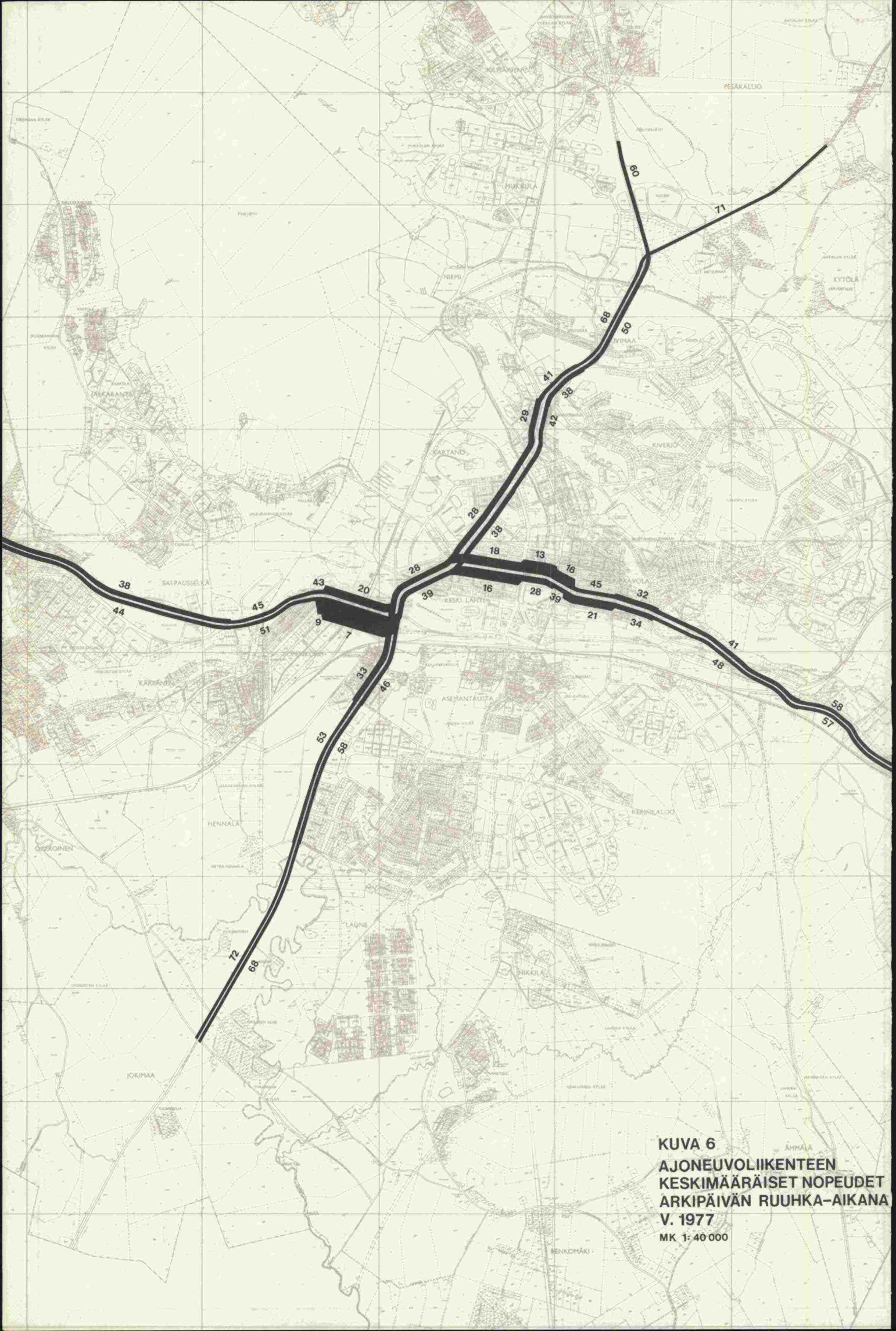


KUV 4
 LAHDEN KESKUSTA
 1976 LIIKENNELASKENAT
 AJONEUVOJA/VRK

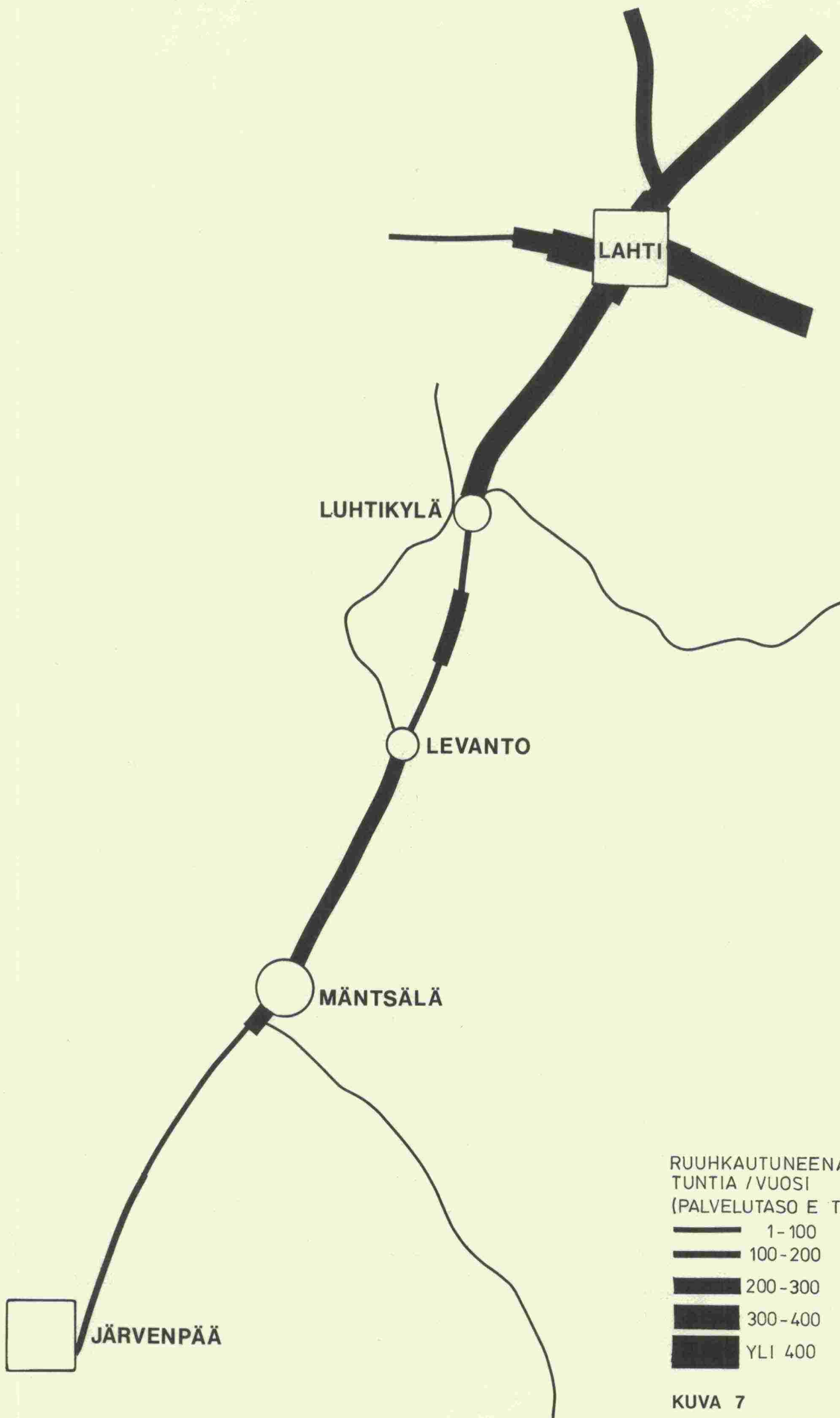


KUV 5

RISTEYKSEN KUORMITUSASTE 80 sek JAKSO
 0.99 15 min
 (0.89) KOKO TUNTI
 KAISTAN KUORMITUSASTE 80 sek JAKSO
 0.55 KOKO TUNTI
 LAHDEN KESKUSTA
 AVAINRISTEYSTEN
 KUORMITUSASTEET 1976



KUVA 6
AJONEUVOLIIKENTEEN
KESKIMÄÄRÄISET NOPEUDET
ARKIPÄIVÄN RUUHKA-AIKANA
V. 1977
MK 1: 40 000



KUVA 7
RUUHKATUNTIEN MÄÄRÄ
VALTATIELLÄ 4, 5 ja 12

1.3 Lahden ja sen keskustan ohitusmahdollisuudet

Lahden keskustan kautta kulkevat sekä itä-länsisuuntainen valtatie N:o 12 että pohjois-eteläsuuntaiset valtatiet N:o 4 ja 5. Lahden keskusta muodostaa selvän pullonkaulan molemmille suunnille ja liikenne pyrkii hakeutumaan muille reiteille.

Valtakunnalliset ohikulkuyhteydet

Ajomatkat kilpailevien reittien välillä käyvät ilmi seuraavasta asetelmasta

Valtatie 5	Helsinki - Lahti - Mikkeli	230 km
Vt 6 - 15	Helsinki - Kouvola - Mikkeli	240 km

Valtatie 4	Levanto - Lahti - Asikkala	64 km
Mt 295-2953-3173	Levanto - Järvelä - Asikkala	64 km

Ajoajat Kouvolan ja Lahden kautta Mikkeliin ovat likipitään yhtä suuria. Järvelän kautta Vesijärven länsipuolitse kulkeva reitti kilpailee valtatie 4 kanssa lähinnä viikonloppuliikenteessä. Järvelästä Asikkalaan reitti on mutkikas ja osittain päällystämätön.

Kouvolan kautta kulkevan reitin kilpailuasetelmaa tulee merkittävästi parantamaan Porvoon ohituksen valmistuminen vuonna 1979.

M 5:n rakentaminen tekee muiden saavutettavien etujen lisäksi Lahden kautta kulkevat reitit selvästi muita reittejä nopeammaksi.

Lahden keskustan ohittavat yhteydet Lahden kaupunkiseudulla

Selviä keskustan ohittavia kiertoreittejä ei Lahden kaupunkiseudulla ole. Reittien käyttö vaatii paikallistuntemusta. Kiertoreitteihin sisältyy asunto- ja kokoojakatuja, jotka eivät ole tarkoitettu läpikulkevalle liikenteelle. Kiertävä liikenne aiheuttaa siten voimakasta häiriötä ympäröivälle asutukselle.

1.4 Muut pullonkaulakohteet

Liikenteen muita erityisiä pullonkaulakohtia ovat painorajoitetut sillat, rajoitetut alikulkukorkeudet ja rautatien tasoristeykset.

Ongelmallisimmat kohteet ovat Lahden kaupunkiseudulla:

- Hennalan rautatiesilta, Vt 4-5 (painorajoitus)
- Iso-Paavolankadun tasoristeys
- Pekamäen alikulkusilta, Vt 12 (kapea, rajoitettu alikulkukorkeus)
- Uudenkylän tasoristeys, Vt 12

Näistä ongelmakohteista Pekanmäen alikulkusilta poistuu rakenteilla olevan valtatie N:o 12 parantamiseen liittyen. Valtatielle N:o 12 rakennetaan uusi rautatien ylittävä silta ja Pekanmäen alikulkusilta jää kevyen liikenteen käyttöön.

Seuraavassa on kuvattu Uudenkylän (26.5.77) ja Iso-Paavolankadun tasoristeyksissä (29.1.76) tehtyjä laskentoja.

Iso-Paavolankadun tasoristeys

Risteys on varustettu puomeilla ja varoitusvaloilla. Laskenta-aikana klo 5.30 - 22.30 risteyksen ylitti 5500 moottoriajoneuvoa, 350 polkupyöräilijää ja 2030 jalankulkijaa. Iso-Paavolankadun liikenne oli varoitusvalojen sulkemana yhteensä 2 h 35 min. Autojonojen pituudet olivat risteyksessä suurimmillaan n. 300 metriä pitkiä (n. 40 autoa). Keskimääräinen junan aiheuttama katkos Iso-Paavolankadun liikenteeseen oli n. 2 min ja suurimmat katkokset 5-8 min.

Uudenkylän tasoristeys

Risteys on myös varustettu puomeilla ja varoitusvaloilla. Laskenta-aikana klo 6.00 - 22.00 risteyksen ylitti 5210 moottoriajoneuvoa, 490 polkupyöräilijää ja 80 jalankulkijaa. Valtatie N:o 12 liikenne oli varoitusvalojen sulkemana yhteensä 1 h 13 min. Suurimmat risteykseen kertyneet jonot olivat n. 80 metriä (n. 10 autoa). Junan aiheuttamat katkokset valtatie liikenteeseen olivat yleensä lyhyitä, 1-2 min. Pisin laskennassa havaittu punainen aika oli 4 min. Uudenkylän tasoristeys sijoittuu valtatielle ja tämä aiheuttaa erityisen liikenneonnettomuusriskin.

Hennalan rautatiesilta

Valtion rautateiden tekemän selvityksen mukaan Hennalan rautatiesilta kestää n. 5 vuotta, kun korjataan kaiteet, reunapalkit ja rakennetaan keskikoroke kuormituksen siirtämiseksi rakenteellisesti oikealle kohdalle. Haluttaessa pidempää käyttöikää on lisäksi korjattava vesieristys, rapautumat, ruostumat ja lisättävä yläpinnan vetoteräksiä. Kustannukset ovat n. 1.6 Mmk eli 40 % uuden sillan kustannuksista ja sillalle jää korjauksesta huolimatta painorajoitus.

Hennalan rautatiesilta on nykyään ainoa radan ylittävä silta Lahden kaupunkiseudulla. Sen kautta kulkee siten myös ainoa pohjois-eteläsuuntainen ylikorkeiden kuljetusten reitti. Ylikorkea, kokonaispainoltaan yli 30 tn:n kuljetus ei nykyään pääse pohjois-eteläsuunnassa Lahden kaupunkiseudun lävitse.

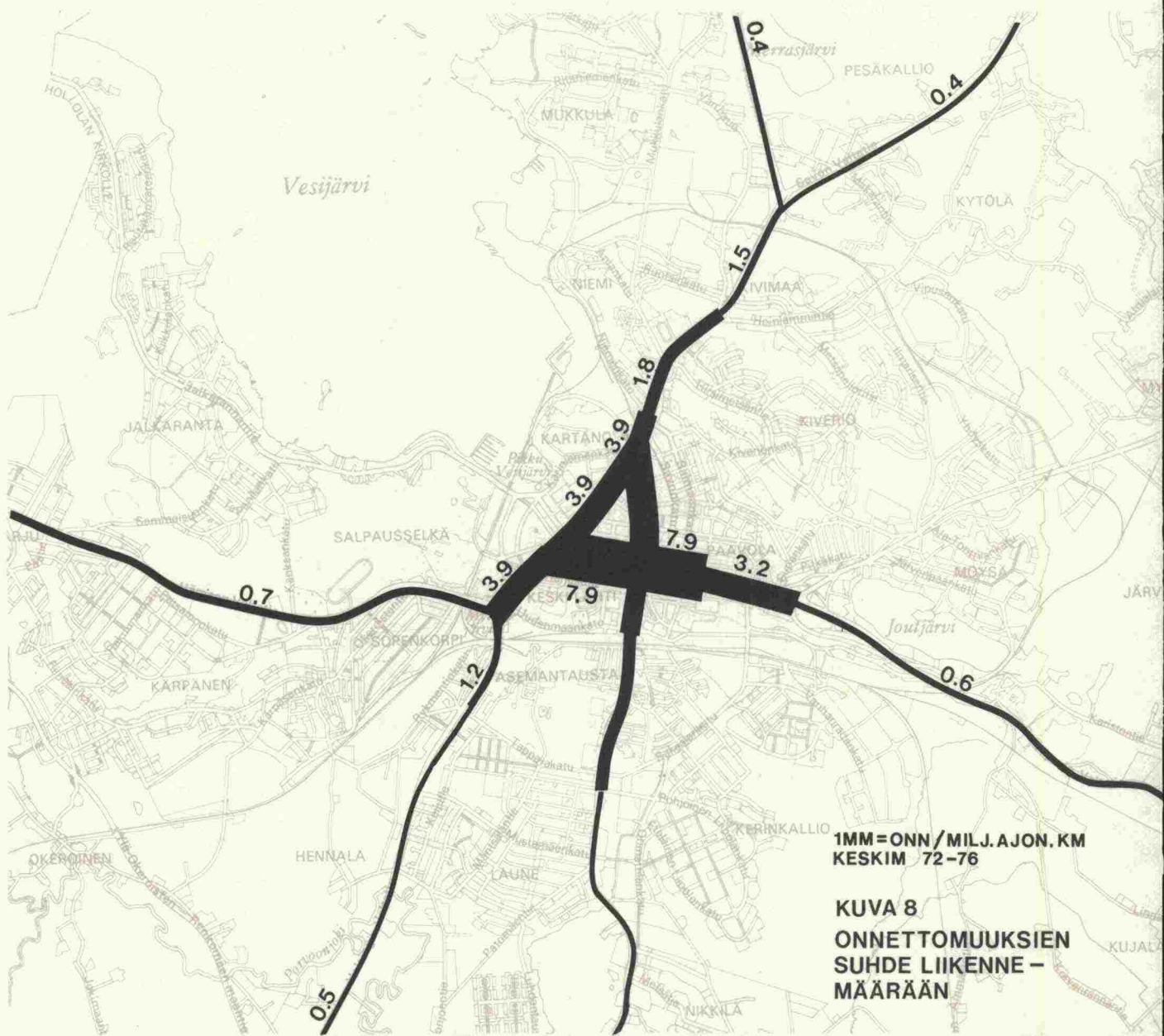
Uuden kaksi ajoneuvokaistaa käsittävän sillan rakentamiskustannukset ovat n. 2.6 Mmk. Sillan rakentaminen 4-kaistaiseksi maksaa n. 6.4 Mmk.

1.5 Liikenneonnettomuudet

Lahden kaupunkiseudulla tapahtuu vuosittain n. 650 poliisin raportoimaa onnettomuutta. Liikenneonnettomuuksissa kuolee n. 15 henkilöä ja loukkaantuu n. 300 henkilöä. Vaarallisimmat risteykset ja tieosuudet sijoittuvat Lahden keskusta-alueelle ja valtakunnallisille pääväylille.

Valtateillä 4, 5 ja 12 tapahtuu vuosittain n. 280 onnettomuutta eli n. 43 % seudun onnettomuuksien kokonaismäärästä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu 10-14 ja loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia n. 100. Valtateiden onnettomuuksista tapahtuu noin puolet valtateiden keskustan katuosuuksilla (Hollolankatu-Lahdenkatu, Savon valtatie, väli Mytäjäinen-Saimaankatu, Aleksanterinkatu, Karjalankatu). Keskustassa on onnettomuusriski ajettua kilometriä kohden 10-15-kertainen keskustan ulkopuolisiin päätieosuuksiin verrattuna (kuva 8).

Lähes kaikki Lahden kaupunkiseudun vaarallisimmat risteykset ja katuosuudet sijoittuvat joko nykyisille valtateille tai väylille, joiden liikennejärjestelyt tai liikenne tulee muuttumaan Lahden ohikulkuyhteyksien rakentamisen myötä.



2. LIIKENNE-ENNUSTE

Lahden kaupunkiseudun asukas- ja työpaikkamäärien on ennustettu kasvavan seuraavasti:

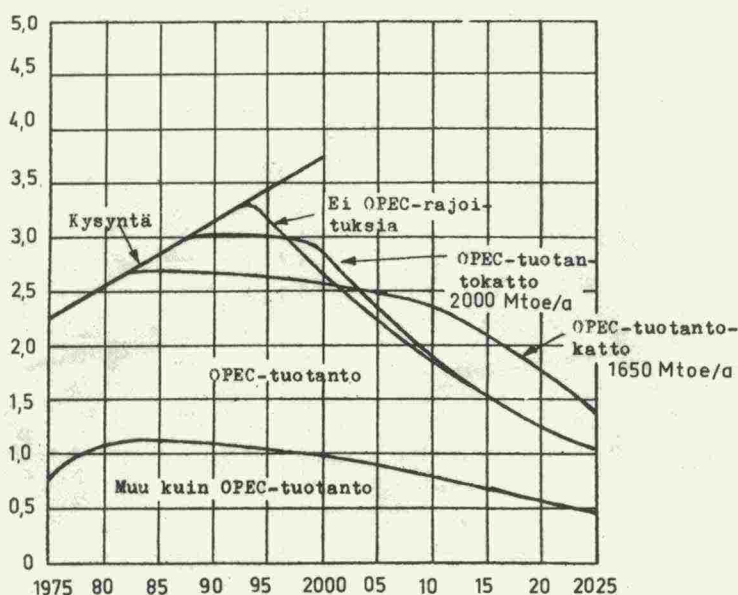
Vuosi	Asukkaat	Työpaikat
1975	118000	60000
1985	135000	68000
2000	163000	79000

Asukkaiden ja työpaikkojen jakautuminen kunnittain ja suuralueittain on esitetty taulukossa 2.

Lahdessa oli vuonna 1976 206 henkilöautoa 1000 asukasta kohden. Henkilöautotiheyden on oletettu kehittyvän siten, että vuonna 1985 on 290 ha/1000 as ja vuonna 2000 370 ha/1000 as. Ennusteiden toteutuminen edellyttää noin 2,5 %:n vuotuista reaali-ansion kohoamista.

Ajoneuvojen määrä kasvaa Lahden kaupunkiseudulla n. 1,5 kertaiseksi vuoteen 1985 ja n. 2,3 kertaiseksi vuoteen 2000 mennessä. Liikenteen kasvu seuraa likipitään ajoneuvokannan kasvua. Eri väylillä tilanne riippuu maankäytön kehityksestä ja uusien väylien aiheuttamista muutoksista liikenteen sijoittumiseen.

Pitkällä aikavälillä ei luotettavia ennusteita pystytäkään tekemään. Esimerkiksi tulotason ohella autonkäyttöön saattaa merkittävästi vaikuttaa mm. polttoaineen hinta. Öljyn kokonaiskysynnän on arvioitu ylittävän tuotannon 1990-luvun jälkipuoliskolla, jonka jälkeen öljyntuotanto alkaa laskea. Mikäli öljyn tuottavat maat ottavat käyttöön tuotantorajoitukset, tuotanto jää kysyntää pienemmäksi jo 1980-luvun puolivälissä.



Kuva 9

Öljyn tuotantomahdollisuudet, (Mtoe/a)

(Lähde: WAES, Insinööriutiset 1977-11-04)

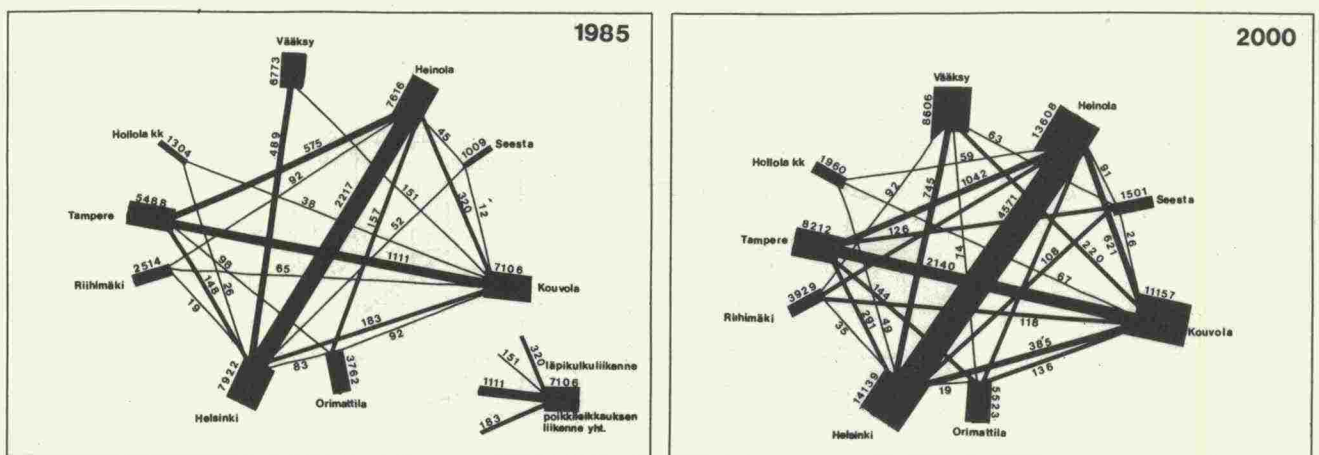
Öljyn korvaavien synteettisten polttoaineiden tuotantokustannukset on arvioitu kaksinkertaiseksi öljyyn verrattuna. Tätä voidaan pitää myös todennäköisenä ylärajana raakaöljyn tuotantohinnan nousulle. Raakaöljyn hinnankorotukset eivät sellaisenaan välttämättä heijastu kuluttajahintoihin, koska Suomessa polttoaineiden kuluttajahinnoissa on valtion verojen ja maksujen osuus yli 40 %.

Polttoaineen hinnankorotukset tuntuvat eniten pitkillä ajanvietematkoilla. Siten esim. valtateiden 4 ja 5 liikenteelle tyypillisten viikonloppumatkojen kasvu saattaa jäädä ennustettua pienemmäksi. Kaupunkiseudun sisäisillä matkoilla todennäköisillä hinnankorotuksilla ei ole ratkaisevaa merkitystä liikenteeseen. Sen sijaan esim. asukasmäärien tai tulotason kasvun hidastuminen yhdessä energian hinnan nopean nousun kanssa saattaa oleellisestikin hidastaa ennustettua liikenteen kasvua.

Kaikki merkittävimmät lähivuosien tiehankkeet Lahden kaupunkiseudulla on perusteltavissa jo nykyisillä liikennemäärillä, joten liikenne-ennusteeseen sisältyvät epävarmuustekijät eivät vaikuta nyt tehtäviin rakentamispäätöksiin. Toteuttamisaikataulu määräytyy ensisijaisesti resurssien suuruudesta. Vuoden 2000 ennuste muodostaa pohjan aluevarauksille.

Kuvassa 12 on esitetty pääväylien liikennemäärät vuonna 1985. Kuvassa 13 esitetyssä vuoden 2000 liikenne-ennusteessa on käytetty ns. Ahtiala-painotteista maankäyttömallia, mikä osoittautui päätieverkon kuormituksen kannalta jonkin verran edullisemmaksi kuin maankäyttövaihtoehto 2000 II, jossa on painotettu nykyisen keskustaaajaman rakentamista.

Lahden kaupunkiseudun läpikulkeva liikenne normaalina arkivuorokautena on esitetty kuvassa 10. Kaupunkiseudun rajat käyvät ilmi kuvasta 11.

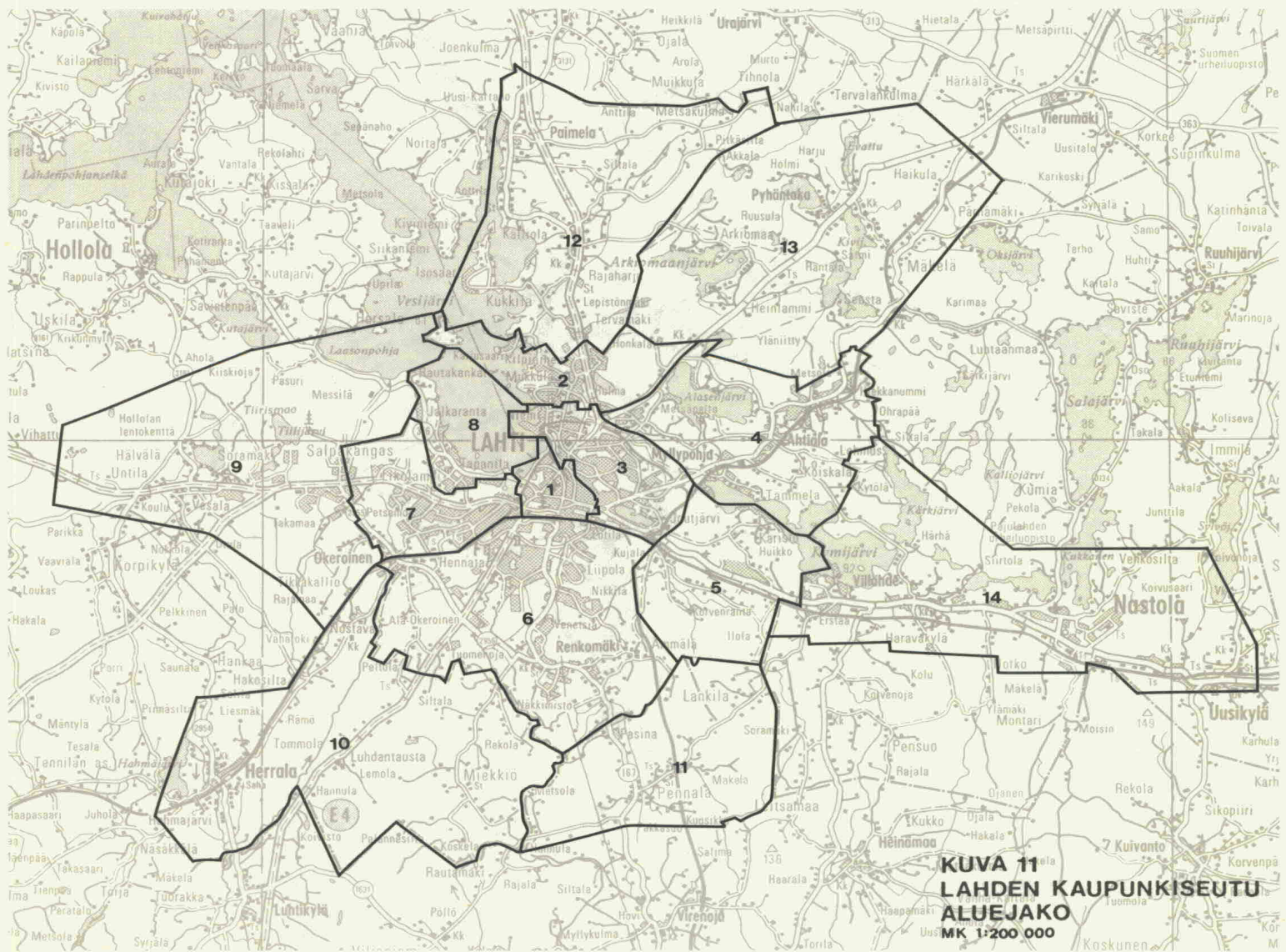


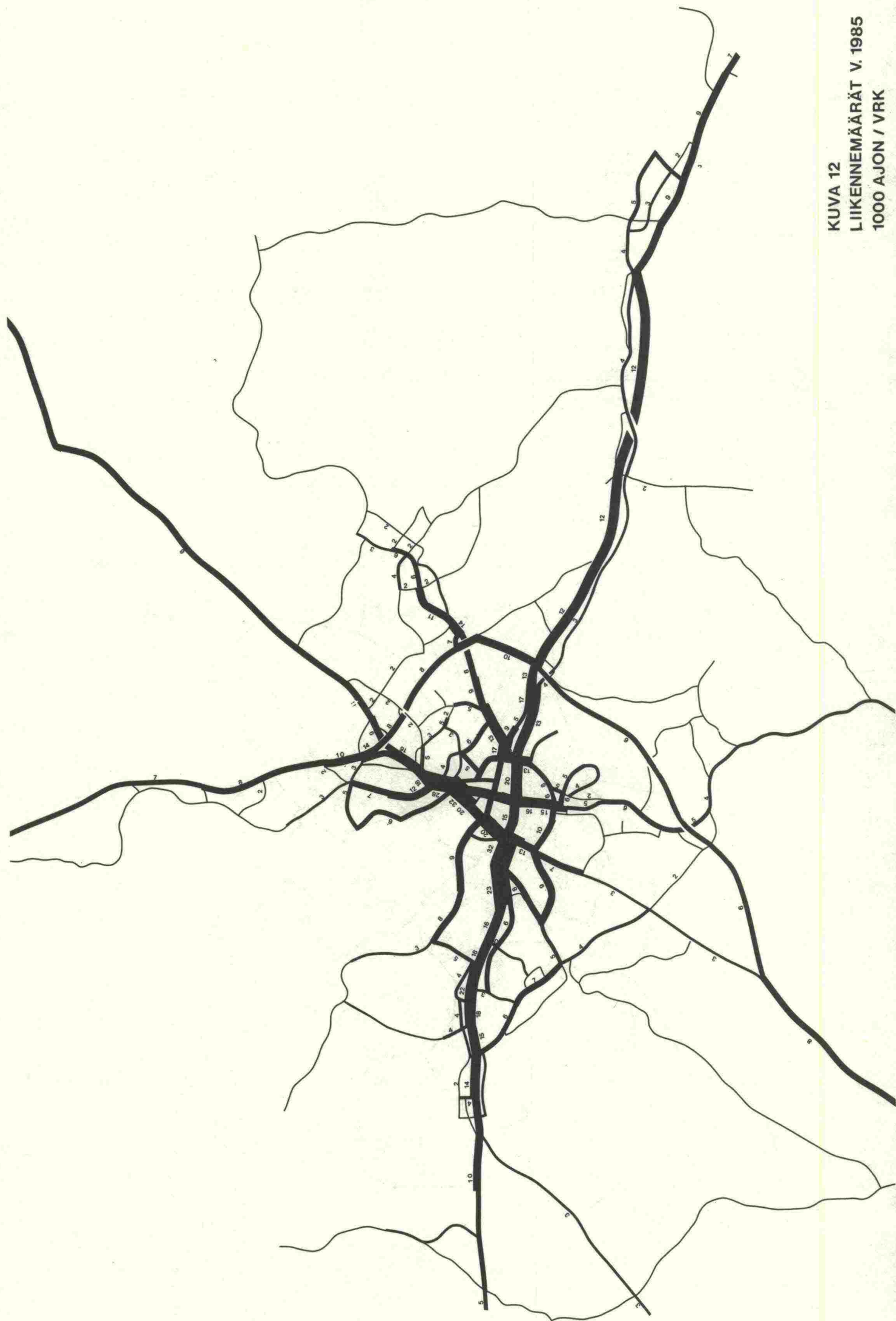
Kuva 10
Lahden kaupunkiseudun läpikulkuliikenne 1985-2000

Taulukko 2

Lahden kaupunkiseudun asukkaat ja työpaikat suuralueittain

	1975		1985		2000 I		2000 II	
	asukkaat	työpaikat	asukkaat	työpaikat	asukkaat	työpaikat	asukkaat	työpaikat
1. Keski-Lahti	19500	20226	16594	24038	13930	24752	16900	25627
2. Mukkula	9800	1055	9504	1140	8161	1537	8298	1537
3. KKJ	24000	9950	20774	11137	18550	11425	19380	11615
4. Ahtiala	4800	226	11344	2370	29359	6466	16926	4610
5. Kolava-Kujala	500	166	488	146	440	147	440	147
6. Laune	23300	6520	24179	7682	24551	8386	29999	8946
7. Kärpänen	9000	5872	13493	6848	13860	6713	16625	6934
8. Jalkaranta	4000	1034	6624	601	6149	459	6432	469
9. Salpakangas	7500	3000	11665	5721	16490	8214	16490	8214
10. Herrala	1470	870	1620	536	1720	362	1720	362
11. Pennala	550	20	550	9	1000	22	1000	22
12. Kalliola-Kukkila	2500	350	2600	324	5666	394	5666	394
13. Pyhäntaka	530	82	660	82	570	80	570	80
14. Villähde-Nastola-Uusikylä	10730	6000	15130	7424	22980	9980	22980	9980
Yhteensä kaupunkiseutu	118180	60122	135225	68058	163426	78937	163426	78957
Lahti	94900	49800	103000	53962	115000	59885	115000	59885
Hollola	14800	4900	19000	7730	26000	10680	26000	10680
Nastola	12940	6500	17700	8620	25200	10900	25200	10900
Yht. Lahti-Hollola-Nastola	122640	61200	139700	70312	166200	81465	166200	81465





KUVA 12
LIIKENNEMÄÄRÄT V. 1985
1000 AJON / VRK

KUVA 13
LIIKENNEMÄÄRÄT V. 2000
1000 AJON / VRK



3. PÄÄTIEVERKKO

3.1 Lähtökohta suunnittelutilanteessa ja muutokset aikaisempiin suunnitelmiin

Lahden kaupunkiseudun päätieverkko rakentuu pääosin nykyisistä väylistä. Verkkoa täydentävät uudet valtakunnalliset ohikulkuyhteydet M 5 ja M 12. Näiden väylien linjaus on aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja kaavoituksessa määräytynyt varsin tarkkaan. Tästä johtuen pitkän tähtäyksen tavoiteverkko on pysynyt lähes ennallaan. Mahdolliset muutokset kohdistuvat ensisijaisesti ohitusväylien rakentamisaikatauluun ja toteuttamistapaan ensimmäisessä vaiheessa. Ohitusväylien osalta on tilannetta tarkasteltu tarkemmin luvussa 3.3. Muuta päätieverkkoa on voitu jonkin verran keventää ja muutokset on esitetty seuraavissa kappaleissa.

Päätieverkostosta on jätetty pois vuoden 1973 liikennesuunnitelmassa esitetty yhteys Ahtialasta Kiveriön tunnelin kautta keskustaan. Kyseisen yhteyden merkitys on vähentynyt, koska Ahtialan väkilukuennusteet ovat pienentyneet. Vuoden 1973 ennusteessa Ahtialan tavoiteväkiluku vuodelle 2000 oli 50000. Nykyisten ennusteiden mukaan vastaava asukasmäärä on maankäytömallista riippuen 17000-29000. Yhteys tulisi aiheuttamaan Kiveriössä voimakasta häiriötä.

Suora ajoyhteys Renkomäen-Salpakankaan maantieltä Messilään on myös jätetty pois. Yhteyden merkitys jää pieneksi, koska liikenne on tässä suunnassa vähäistä. Yhteyden korvaavat valtieltä N:o 12 etelään nykyinen maantie ja Riihelän itäpuolitse kulkeva pääkatu. Valtatiestä pohjoiseen yhteys on säilytetty ja tältä osin se palvelee mm. Salpakankaan teollisuusaluetta.

3.2 Uusien liikenneväylien merkitys ja parantamistarve nykyisillä väylillä

Uusilla valtakunnallisilla ohikulkuväylillä on ratkaiseva merkitys Lahden kaupunkiseudun liikenneverkon toimivuudelle. Ne keräävät pitkämatkaisen liikenteen, jolloin liikenne nykyisillä väylillä pienenee. Lahden ohittava liikenne välttyy keskustan aiheuttamalta ruuhkalta. Liikenneturvallisuus paranee ja liikenteen aiheuttamat häiriöt nykyisiin valtateihin rajoittuvilla alueilla vähenevät. Ohikulkuväylien toteuttaminen turvaa myös häiriöttämän maankäytön kehityksen Lahden kaupunkiseudulla ja mahdollistaa mm. Lahden keskustan katuverkon nykyistä paremman jäsennöinnin ja yleensä turvallisemman ja viihtyisämmän liikenne- ja ympäristön kehittämisen. Seuraavissa kappaleissa on yksityiskohdaisemmin tarkasteltu eri tieosuuksia. Suositellut liikenneverkot on esitetty kuvissa 17 ja 18 sekä Lahden osalta tarkemmin vielä kuvassa 22.

Vt 12, Nastolan suunta

Valtatie N:o 12 Pekanmäestä Nastolaan on eräs heikoimmista valtakunnallisista päätieyhteyksistä. Uusi väylä on mm. liikenneturvallisuuden ja ajonopeuksien parantamisen kannalta välttämätön. Välillä Nastola-Uusikylä nykyinen tie on suhteellisen hyvä. Uusi radan eteläpuolelle sijoittuva väylä turvaa pitkällä tähtäyksellä Nastolan taajaman kehittämisen. Väylän rakentaminen voi jäädä vuoden 1990 jälkeen. Uudenkylän ohitus tulisi sen sijaan toteuttaa mahdollisimman nopeasti mm. vaarallisen taso-risteyksen vuoksi. Moottoriliikennetien tarve Udestakylästä Kouvolan suuntaan jää pitkälle tulevaisuuteen.

Vt 12, Lahden keskustan itä-länsisuuntainen ohitus

Lahden keskustan läpikulkeva ja valtaosa keskustaan päättyvästä liikenteestä siirtyy valtatie N:o 12 uudelle keskustaa sivuvalle reitille Pekanmäestä Uudenmaankadulle. Liikenne Karjalankadulla ja Aleksanterinkadulla vähenee vastaavasti. Kyseiset kadut tulisivat muuten ruuhkautumaan, koska mm. Ahtialan rakentaminen kasvattaa idästä keskustaan suuntautuvaa liikennettä.

Valtatien N:o 12 rakentaminen helpottaa tilannetta myös Mytjäisten risteyksessä. Liikenne jakautuu nykyään epätasaisesti siten, että lännestä Hollolankadulle kääntyvät kaistat ylikuormittuvat, kun esim. suoraan Uudenmaankadulle menevillä kaistoilla on vielä tilaa. Valtatien N:o 12 siirtyessä Uudenmaankadulle tilanne muuttuu ja eri kaistat kuormittuvat nykyistä tasaisemmin. Tilanne helpottuu kuitenkin vain lyhytaikaisesti.

Vt 12, Salpakankaan suunta

Välin Mytjäinen - Kasakkamäentie parantaminen 4-6 kaistaiseksi turvaa liikenteen sujuvuuden. Parantamiseen liittyy joukkoliikenteen kaistajärjestely, jolloin linja-autot välttävät Mytjäisten risteyksen aiheuttaman ruuhkan. Parantamistarve on välitön.

Kasakkamäentien ja Salpakankaan välisellä osuudella ruuhkautuminen vältetään rakentamalla valtatielle N:o 12 rinnakkaisyhteydet:

- Salpakangas - keskussairaala
- Salpakankaan sisäiset ajoyhteydet valtatie molemmille puolille
- ajoyhteys Salpakankaan - Renkomäen maantieltä Okeroistentielle ja Tapparakadulle

Salpakantaan - keskussairaalan välisen rinnakkaisyhteyden toteuttamiseen liittyy uusi, aluksi lähinnä Salpakankaan teollisuusaluetta palvelevan liittymän rakentaminen Lahden ja Hollolan rajan tuntumaan. Liittymän kautta muodostuu myöhemmin ajoyhteys Messilään.

Rinnakkaisyyhteysyhteyksien toteuttamisen yhteydessä poistetaan tonttiliittymät valtatieltä. Valtatien liittymät varustetaan liikennevaloin ja ryhmittymistiloja lisätään mahdollisuuksien mukaan.

Valtatien N:o 12 muuttaminen 4-kaistaiseksi välillä Kasakkamäentie - Salpakangas ajoittuu liikenne-ennusteiden perusteella aikajaksolle 1985-1990.

Soramäen kohdalla valtatie N:o 12 siirtyy Soramäen eteläpuolelle ja nykyinen tie jää paikalliseksi ajoyhteydeksi.

Okeroistentie- Riihimäenkatu-Tapparakatu

Valtatielle N:o 12 muodostaa rinnakkaisen ajoyhteyden pääkatuyhteys Okeroistentie-Riihimäenkatu-Tapparakatu. Yhteys keventää liikennekuormitusta Hämeen valtatiellä ja palvelee lähinnä Salpakankaan, Kärpäsän ja Launeen alueiden välisiä matkoja. Kadun merkitys tulee korostumaan Hämeen valtatieen ruuhkautumisen myötä. Alkuvaiheessa yhteydelle jää tasoristeys rautatieen kanssa.

Lahden eteläinen ohikulkuyhteys

Vuoden 2000 tieverkossa on esitetty itä-länsisuuntaiselle liikenteelle Lahden keskeisen alueen ja Salpakankaan eteläpuolitse kulkeva moottoriliikennetieyhteys. Yhteys mahdollistaa nopean ja ruuhkattoman Lahden kaupunkiseudun ohituksen ja keventää oleellisesti liikennettä nykyisellä valtatiellä. Tien toteuttaminen voi jäädä vuoden 2000 jälkeen, mutta aluevaraus on syytä säilyttää.

Moottoriväylä M 5

M 5:n toteuttamisesta on kiireellisin osuus Lahden keskustan ohitus. Kaupunkiseudun ulkopuolella nykyiset väylät tyydyttävät normaalin arkipäiväliikenteen tarpeen hyvin pitkään ja ongelmat rajoittuvat viikonloppuun. Keskustan kohdalla ruuhka on päivittäinen. Kaupunkiseudun sisäisen liikenteen kasvupaine kohdistuu erityisesti Mytäläisten risteykseen, joka valtatieen N:o 12 parantamistoimenpiteistä huolimatta tulee ruuhkautumaan. Myös Mäkelän ja Mytäläisten väliset liittymät nykyisellä valtatiellä ruuhkautuvat vuoden 1985 jälkeen jos ohikulkuyhteyttä (M 5) ei ole tähän mennessä toteutettu.

3.3 Ohikulkuyhteyksien toteutusvaiheet ja mahdollisuudet suunnitelmien yksinkertaistamiseen

Lahden pohjois-eteläsuunnassa ohittavan tien M 5 suunnitelmat on vahvistettu välille Järvenpää - Levanto - Viljaniemi - Nikkilä - Ahtiala. Vahvistuspäätös sisältää myös maantieyhteyden M 5:n Kymijärven liittymästä Holmaan. Välillä Ahtiala - Heino-lankylä on suunnitelmien tielain mukainen kuntakäsittely käyty.

Valtatien N:o 12 uusi linjaus on vahvistettu välillä Pekanmäki-Villähde ja rakennustyöt on tällä osalla aloitettu vuoden 1977 puolella.

Väylien linjaus on sidottu maastokäytäviin ja tasaus määräytyy pääosin maastosta ja tiehen liittyvistä ali- ja ylikulkujärjestelyistä. Mahdolliset säästöt kertyvät toteutusvaiheiden valinnasta sekä liittymäjärjestelyistä.

Moottoriväylä M 5

Lahden keskustan pohjois-eteläsuuntaisen ohituksen rakentaminen voidaan aloittaa välistä Renkomäki-Holma. Liikenne siirtyy nykyiseltä valtatieltä 4-5 Renkomäen-Salpakankaan maantien kautta ohikulkuyhteydelle. Ajomatka kasvaa tällöin kuitenkin n. 6 km. Tätä minimiohikulkuyhteyttä tulisi käyttämään lähinnä vain viikonlopun ruuhkaliikenne. Muulloin pääosa liikenteestä tulisi kulkemaan nykyistä Lahden keskustan kautta kulkevaa reittiä.

Vahvistetun tiesuunnitelman mukaan toteutettuna sujuvan ohikulkuyhteyden aikaansaaminen edellyttää M 5:n rakentamista myös välille Levanto - Renkomäki.

Tiesuunnitelmasta poiketen voidaan suhteellisen sujuva ohikulkuyhteys toteuttaa rakentamalla n. 4 km pitkä ajoyhteys Ludantaustasta Renkomäkeen. Tämä vaihtoehto tulee kysymykseen edellyttäen, että liikenteen kasvu jää vähäiseksi tai välin Renkomäki - Levanto rahoitus siirtyy pitkälle tulevaisuuteen.

Kymijärven liittymästä pohjoiseen M 5:n toteuttamisaikatauluun ei ole tässä yhteydessä otettu kantaa. Rakentaminen ajoittuu joka tapauksessa vuoden 1985 jälkeen.

Ensimmäisessä vaiheessa M 5 voidaan toteuttaa moottoriliikennetienä. Kymijärven ja Holman välinen osuus Lahden ohikulkuyhteydestä toteutetaan maantieluokkaisena. Toinen ajorata jää myös tällä osalla aluevaraukseksi.

Renkomäen liittymälle on tämän työn yhteydessä päädytty esittämään aikaisempia suunnitelmia selvästi yksinkertaisempaa ratkaisua (kuva 16). Eri liikennesuunnat on huomioitu entistä tasavertaisempina. Tällöin on voitu parantaa erityisesti ajoyhteyttä M 5:ltä Salpakankaan suuntaan. Säästö rakennuskustannuksissa on noin 3,6 Mmk. M 5:n linjaus säilyy tiesuunnitelman mukaisena. Sisääntuloliikenne Lahden keskustaan ohjataan käyttäen hyväksi Renkomäen - Salpakankaan maantietä. Ratkaisu jakautuu kahteen alavaihtoehtoon riippuen siitä, onko ajoyhteys Salpakankaan vai keskustan suuntaan sujuva. Aluevaraukset on syytä tehdä siten, että molemmat alavaihtoehdot voidaan toteuttaa.

Joutjärven liittymä sisältää tiesuunnitelman mukaisessa lopullisessa toteutusvaiheessa useita siltoja ja ramppiyhteyksiä. Ensimmäisessä vaiheessa liittymä voidaan rakentaa huomattavasti yksinkertaisempaan. Eräs kysymykseen tuleva ratkaisu on esitetty kuvassa 15. Tältä osin valinta on syytä kuitenkin tehdä lopullisesti vasta hieman ennen rakentamista. Valintaan vaikuttaa ratkaisevasti todellinen maankäytön ja liikenteen kehittymisen sekä päätökset M 5:n toteuttamisesta Lahdesta etelään ja pohjoiseen.

Lahden keskustan pohjois-eteläsuuntaisen ohituksen kustannukset ovat vuoden 1978 kustannustasossa (rak.kust.ind. 230) toteutusvälistä riippuen seuraavat:

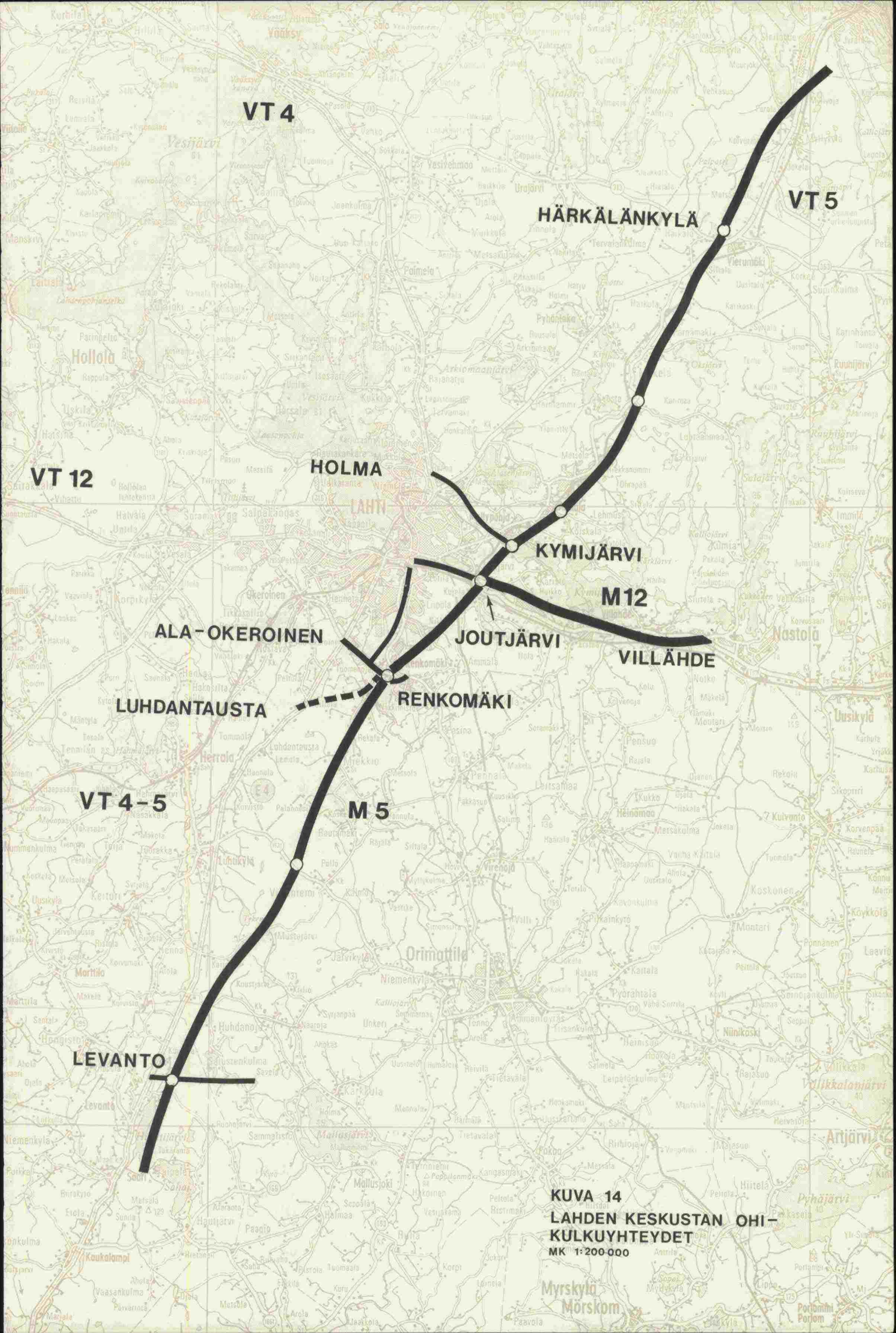
- | | | |
|----|----------------------------------|---------|
| 1. | Renkomäki - Holma | 70 Mmk |
| 2. | Luhdantausta - Renkomäki - Holma | 77 Mmk |
| 3. | Levanto - Renkomäki - Holma | 160 Mmk |

Valtatie N:o 12, väli Pekanmäki - Upo

Liikenne-ennusteen mukaan valtatie N:o 12 väli Pekanmäki -Upo voidaan toteuttaa aluksi 2-kaistaisena. Tiesuunnitelma on laadittu 4-kaistaista väylää varten. Tien muuttaminen 4-kaistaiseksi ajoittuu 1990-luvulle.

Ensimmäisessä vaiheessa on tarkoituksenmukaisinta toteuttaa pohjoinen ajorata ja sen pohjoispuolella oleva kevyen liikenteen väylä ja eritasojärjestelyt sekä Iso-Paavolankadun silta. I vaihe on osa lopullista suunnitelmaa. Rakentamiskustannukset ovat 26 Mmk.

I vaiheessa jää pois eteläinen ajorata, osa Vt 12:n ja Meijerikadun välisistä tukimuureista ja sadevesiviemäröinnistä, joiden rakentamiskustannukset ovat yhteensä n. 3,0 Mmk.



VT 4

VT 5

HÄRKÄLÄNKYLÄ

VT 12

HOLMA

KYMIJÄRVI

M 12

ALA-OKEROINEN

JOUTJÄRVI

VILLÄHDE

LUHDANTAUSTA

RENKOMÄKI

VT 4-5

M 5

LEVANTO

KUVA 14

LAHDEN KESKUSTAN OHI-
KULKUYHTEYDET

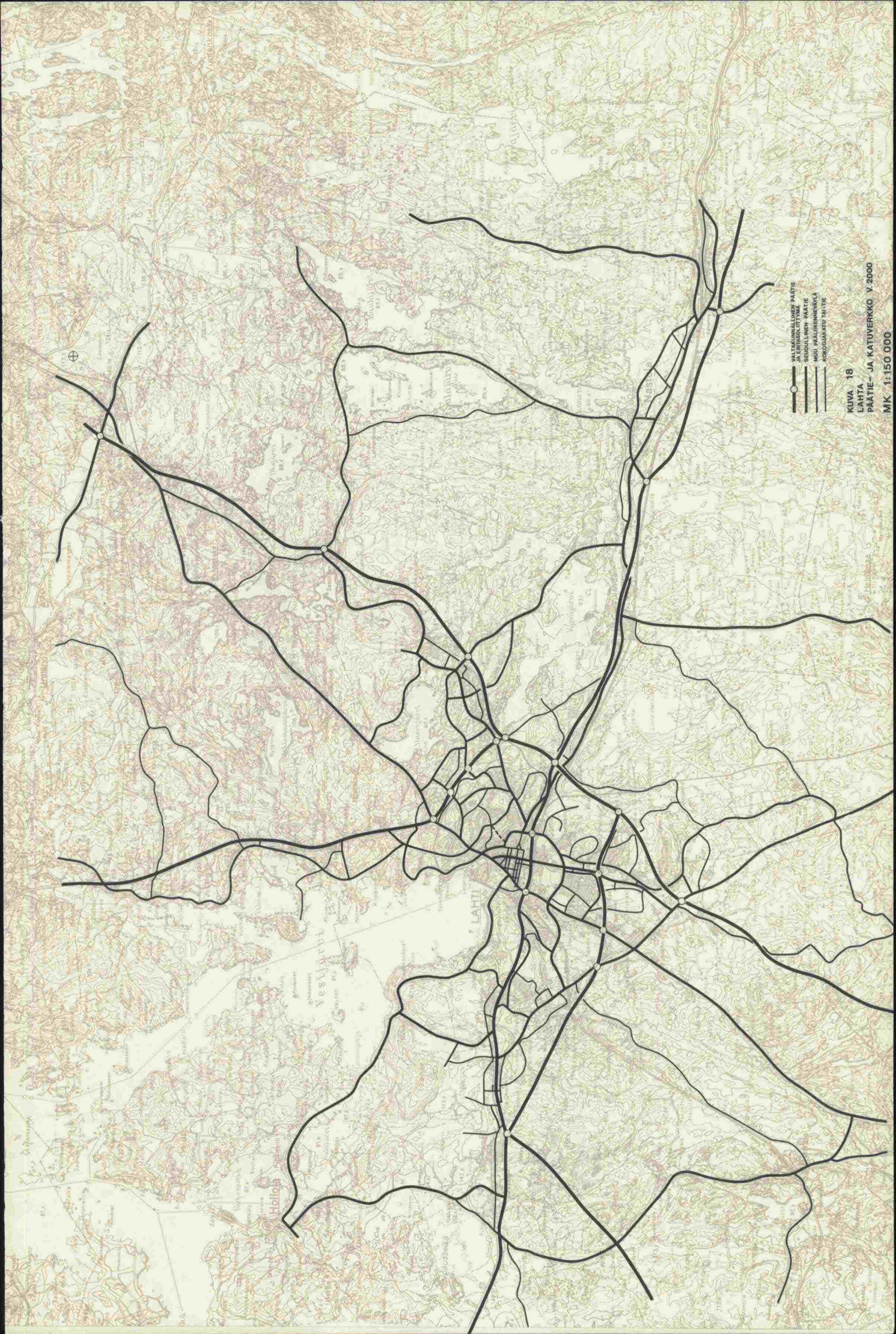
MK 1:200 000

Myrskylä
Mörskom



- VALTAKUNNALLINEN PÄÄTIE
- SEUDULLINEN PÄÄTIE
- MAA JAALINNAKUNNALLA
- KORTTILINNAKUNNALLINEN TIE

KUVA 17
LAHTI
PÄÄTIE- JA KATUVERKKO 1985-1990
MK 1:150 000



— VALTAMALLINEN PÄÄTIE
— JA EHDOTETTUJA
— SEUDULLINEN PÄÄTIE
— MUU MAALINNEKÄVÄ
— KOKOAMAKATU TÄI-TIE

KUVA 18
LAHTI
PÄÄTIE- JA KATUVERKKO V. 2000
MK 1:150 000

4. LINJA-AUTOLIIKENNE

Lahden paikallinen linja-autoliikenne on viime vuosina voimakkaasti supistunut. Vuonna 1972 oli paikallisliikenteen vuotuinen linjakilometrimäärä vielä n. 7,8 milj.km/v, kun se 1.12.1976 voimassa olevan lupakauden alettua oli enää 5,5 milj.km/v. Linjojen lukumäärässä on myös tapahtunut pienentymistä. Vuonna 1972 oli linjoja 51 ja nykyisin niitä on 41. Linja-autoliikenteellä ajettavat kadut ovat kuitenkin pysyneet ennallaan ja tilanne ei tässä suhteessa tule ilmeisesti jatkossakaan oleellisesti muuttumaan.

Matkustajamäärät ovat vähentyneet 18,5 % vuodesta 1973 vuoteen 1977. Samana aikana olivat linja-autoliikenteen ajokilometrit vähentyneet 26 %.

Kaupunginhallitus asetti kokouksessaan 12.2.1973 linja-autoliikennetoimikunnan valmistelemaan linja-autoliikenteen kokonaisuudistusta. Toimikunta sai aikaan jo melko yksityiskohtaisen ehdotuksen linja-autoliikenteen kehittämistä (muistio "Linja-autoliikenteen kehittäminen", 18.10.75), mutta työ kariutui jatkokäsittelyssä vuoden 1976 alussa linja-autoliikenteen lupakauden pituuden aiheuttaman erimielisyyden vuoksi.

Matka-aikatutkimusten mukaan liikennemäärien kasvaessa ovat myös linja-autoliikenteen liikennöimisolosuhteet heikentyneet ja useiden linjojen on vaikea pysyä aikataulun rytmissä ruuhka-aikana.

Seuraavassa on esitetty liikennetoimikunnan tavoitteet joukko-liikenteen kehittämistä (asian käsittely on kaupungissa vielä kesken):

- yleisenä tavoitteena on sellainen koko kaupungin puitteissa itsekannattava linjasto, että samantyyppisillä alueilla on yhtenäinen ja mahdollisimman hyvä palvelu
- kävelyetäisyys ja vuorovälitavoitteet ovat pääpiirteissään seuraavat:

Maankäyttö	Kävelyetäisyys (m)	Vuoroväli (min)		
		R	N	H
kerrostaloalueet	400	15	15	20
pientaloalueet	600	30	30	30
teollisuusalueet	400	T	60	T
haja-asutusalueet	600	60	60	120

missä R = ruuhka-aika klo 6-9 ja 15-18

N = normaaliaika klo 9-15 ja 18-20

H = hiljainen aika klo 20 jälkeen

T = tarvittaessa

- Lahden paikallisliikenteessä noudatetaan yhtenäislippujärjestelmää ja otetaan käyttöön ns. näyttölippu, joka on henkilökohtainen, kalenterikuukauden voimassa oleva, matkaluvultaan rajoittamaton lippu, jonka hinta on 70 % 50 kerta-lipun hinnasta. Siirtomaksua ei peritä. Rahastusjärjestelmä on automaattirahastus

- pysäkki- ja informaatiojärjestelmää kehitetään laaditun selvityksen "Paikallisliikenteen pysäkkijärjestelmän kehittäminen" pohjalta siten, että kaupunki huolehtii pysäkkijärjestelmän rakentamisesta ja kunnossapidosta ja liikennöitsijät vastaavat tiedotusvarustuksesta
- kaupunki pyrkii omalta osaltaan vaikuttamaan linja-autoliikenteen kulkuun siten, että matka-ajat niitä käytettäessä muodostuvat mahdollisimman lyhyiksi.

Parannukset tieverkostossa heijastuvat myös linja-autoliikenteeseen.

Valtatien N:o 12 siirtyminen Lahden keskustan eteläreunalle tulee oleellisesti helpottamaan linja-autojen kulkua Karjalankadulla ja Aleksanterinkadulla. Järjestely tekee mahdolliseksi Aleksanterinkadun muuttamisen joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kaduksi, jolloin linja-autojen olosuhteet paranevat edelleen.

Valtatien N:o 12 parantamiseen välillä Mytjäinen - Kasakka-mäentie sisältyy joukkoliikenteen kaistajärjestelyt, jolloin linja-autot välttävät Mytjäisten risteyksen aiheuttaman ruuhkan.

Ajoyhteyden rakentaminen Renkomäen - Salpakankaan maantieltä Tapparakadulle mahdollistaa mm. Kärpäsenteollisuusalueen palvelevan työpaikkaliikenteen tehostamisen.

Valtatien N:o 12 rinnakkaisyhteydet Salpakankaalla mahdollistavat eräiden nykyisten linjojen yhdistämisen ja palvelutasoa voidaan korottaa erityisesti hiljaisena aikana.

M 5:n rakentaminen turvaa linja-autojen ruuhkattoman kulun nykyisellä valtatiellä 4-5 (Helsingin valtatie, Hollolankatu, Lahdenkatu, Savon valtatie).

5. KEVYEN LIIKENTEEN PÄÄVÄYLÄSTÖ

Tavoitteena on ollut aikaansaada yhtenäinen kevyen liikenteen pääväylästä siten, että erilaisten matkojen suorittaminen sekä jalan että polkupyörällä keskustaan ja toisiin kaupunginosiin tulee turvalliseksi.

Tämä tavoite on väyläpituuksista ja alikulkutunneleista laskettuna saavutettu n. 30 prosenttisesti (115 väyläkilometristä on rakennettu n. 35 ja alikulkutunneleita n. 30). Merkittävää kuitenkin on, että tämä 30 prosenttia sisältää joukon tärkempiä keskustan ja kaupunginosien välisiä yhteyksiä kuten väylät keskustan rajalta pohjoiseen Mikkulan kautta Solttiin ja Hämeen valtatien vartta Salpakankaalle, lähes yhtenäisen väylän Launeen kautta Patomäkeen ja Liipolan länsipuolitse Venetsiaan sekä osia Ahtialaan suuntautuvasta pääväylästä.

Erityisesti polkupyöräilijän kannalta nykyinen kevyen liikenteen verkko on kuitenkin vielä epäyhtenäinen, mikä käy ilmi kuvasta 20.

Tärkeimpinä lähiajan rakentamiskohteina voidaan mainita:

- Loviisan radan uoman yhdistäminen Vihdinkadun tunnelin ym. avulla Liipolaan ja Saksalaan
- Vt 12:n rakentamiseen välillä Mytjäinen-rautatieasema-Upo-Pekanmäki sisältyvät väylät
- Savon valtatie kevyen liikenteen väylät Kivimaalta sekä Heinolan- että Vääksyntien varteen
- Helsingin valtatie kevyen liikenteen väylä
- Jalkarantaan johtava väylä Pallaksenrannasta eteenpäin
- keskustan rajalta eri suuntiin lähtevien väylien yhdistävä väylästä keskustassa, mikä edellyttää polkupyöräliikenteen osalta muun muassa ns. Aleksanterinkatusuunnitelman toteuttamista.

Kevyen liikenteen pääväylästä vuodelle 2000 Lahden kaupungin alueella on esitetty kuvassa 22.

6. KEHITTÄMISOHJELMA

Uusilla valtakunnallisilla ohikulkuväylillä M 5 ja M 12 on Lahden kaupunkiseudun liikenneverkon toimivuuden ja kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta ratkaiseva merkitys. Molempia hankkeita voidaan pitää kiireellisenä. Samanaikainen toteuttaminen ei ole kuitenkaan tässä työssä oletettujen TVL:n Hämeen piirin rahoituskehysten puitteissa mahdollista, koska se johtaisi erittäin suureen rahoitustarpeeseen tai molempien väylien hitaaseen toteuttamiseen. Väylien toteuttaminen on tehtävä rahoitustilanne huomioonottaen tärkeysjärjestyksessä. Jokapäiväistä liikennetarvetta ajatellen on valtatie N:o 12 uusilla osuuksilla M 5:tä tärkeämpi merkitys Lahden kaupunkiseudun kannalta, mistä johtuen tämän väylän toteuttaminen on kehittämisohjelmassa sijoitettu ensimmäiselle sijalle. M 5 palvelee minimiohikulkuyhteytenä välillä Renkomäki - Holma lähinnä viikonloppuliikennettä.

M 12:n rakentaminen on aloitettu välillä Villähde - Pekanmäki. Rakentaminen jatkuu Pekanmäestä Lahden keskustan suuntaan ja Villähteeltä Nastolaan. Koko välin Lahden Rautatientorilta Nastolaan on laskettu valmistuvan vuoteen 1981 mennessä. Uudenkylän ohitus on esitetty rakennettavaksi vuosina 1981-1982. M 5:n rakentaminen voidaan tällöin aloittaa vuonna 1982, jolloin ohikulkuyhteys Renkomäestä Holmaan olisi valmis vuonna 1985. Kun M 5:n rakentaminen ajoittuu välittömästi M 12:n jälkeen on tarkoituksenmukaista toteuttaa M 12:n yhteydessä M 5:n tarvitsemat kaksi risteyssiltaa jo vuonna 1979.

Ohikulkuväylien toteuttamisesta huolimatta on myös nykyisiä valtateitä parannettava. Merkittävimmät parannustoimenpiteet sijoittuvat valtatielle N:o 12, Mytäläisistä länteen, jossa liikenne jää nykyiselle väylälle. Muualla toimenpiteet nykyisillä valtateilla kohdistuvat ensisijaisesti kevyen liikenteen aseman ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Ajoneuvoliikenteen kannalta merkittävimmät kohteet nykyisellä valtatiellä 4-5 ovat Hennalan rautatiesillan uusiminen sekä Hennalan ympyrän ja Neljänkaivonkadun liittymän parantaminen.

Valtateiden ohella joudutaan parantamaan myös muita Lahden kaupunkiseudun pääväyliä. Parantamistarve määräytyy ensisijaisesti nykyisten teiden rakenteen heikkoudesta. Kohteet on esitetty oheisessa toimenpideluettelossa ja kuvassa 21.

Päätiestön rahoituksen kokonaistarve v. 1978-85 on yhteensä 269 Mmk eli 34 Mmk/v. Mikäli M 5 välillä Renkomäki - Levanto jätetään pois, tarvitaan n. 179 Mmk eli 22 Mmk/v.

Kustannukset jakautuvat eri osapuolille seuraavasti

TVL	139,40
VR	2,00
Lahti	34,12
Hollola	1,70
Nastola	<u>1,45</u>
yht. 78-85	178,67

Lahden kaupungin osuutta tulee mahdollisesti keventämään valtion harkinnanvaraiset avustukset moottoriajoneuvoliikenteelle tärkeiden katujen rakentamisessa.

Avustuksen piiriin voidaan lukea seuraavat toimenpideluettelossa mainitut kohteet:

		Kustannusarvio
Vt 12	Mytäläinen-Okeroistentie, parant.	1,80 Mmk
Vt 12	Okeroistentie-Kasakkamäentie, parant.	1,50 Mmk
Vt 4-5	Hennalan rautatiesilta	6,40 Mmk

Olettaen avustusosuudeksi 40-50 % saadaan harkinnanvaraisen avustuksen määräksi VR:n osuus huomioonottaen 3-4 Mmk.

Yksityiskohtaisemmin kustannusjako määräytyy myöhemmin.

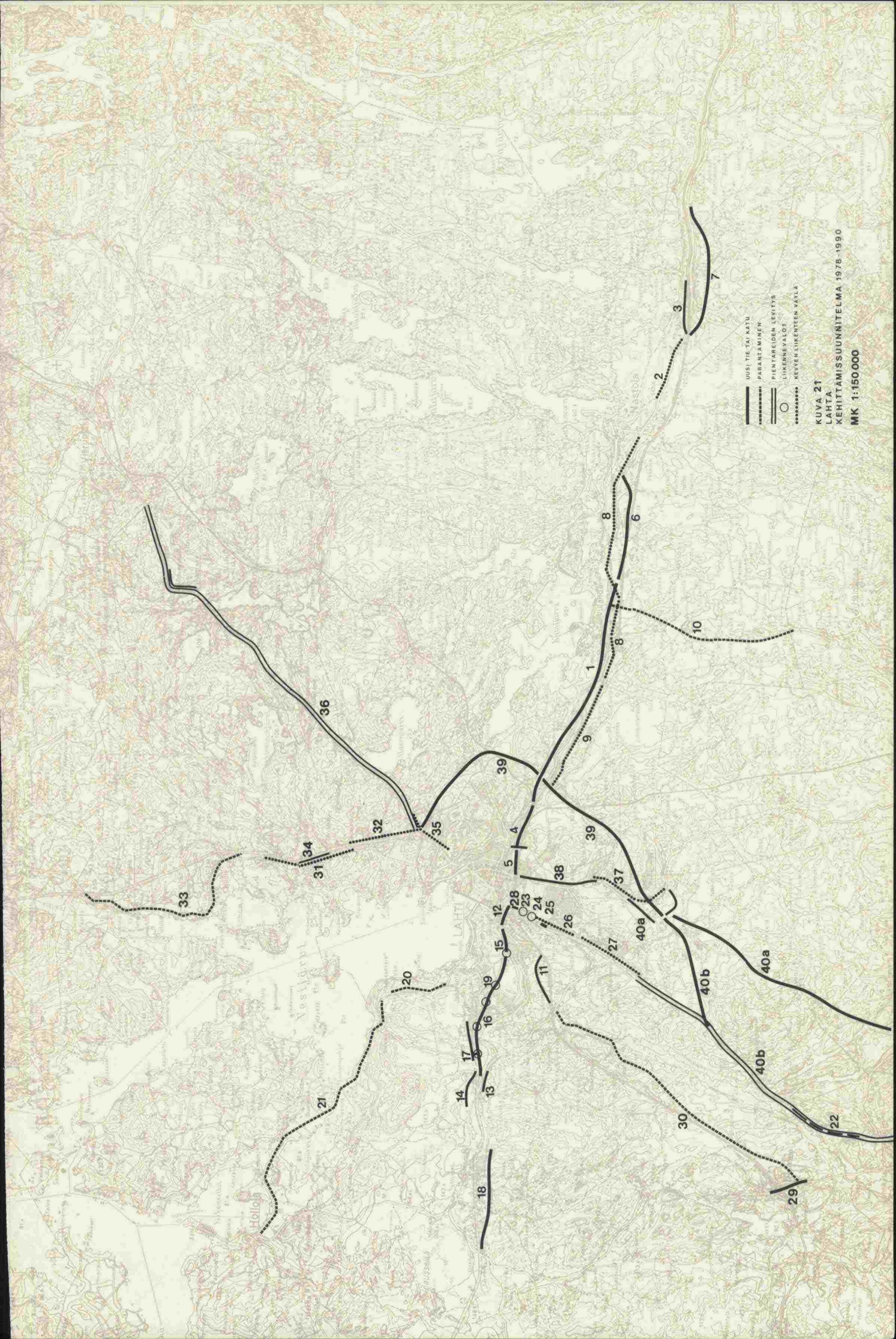


KUVA 20
YHDISTETYT JALANKULKU-
JA POLKUPYÖRÄTIET
LAHDESSA VUODEN 1978
ALUSSA

Hanke N:o	Tie Hankkeen nimi	Toimen- pide	Kustannus- arvio	Käytetty 31.12.77	Rakentamisaika -78	-79	-80	-81	-82	-83	-84	-85	-86-90
<u>Nastolan suunta</u>													
1	Vt 12 Villähde-Pekanmäki	r	24.30	0.85	5.80	10.00	7.65						
2	Vt 12 Upo-Uusikylä	jpr	0.80		0.80								
3	Mt 3136 Uusikylä-Ruuhijärvi	r	2.50				0.50	2.00					
4	Vt 12 Pekanmäki-Upo	r	26.00			4.00	10.00	12.00					
5	Vt 12 Upo-Rautatientori	r	1.20				0.60	0.60					
6	Vt 12 Villähde-Nastola	r	8.70				2.00	6.70					
7	Vt 12 Uudenkylän ohitus	r	10.00					1.00	9.00				
8	Vt 12 Nastola-Villähde	jpr	2.50								2.50		
9	Vt 12 Villähde-Pekanmäki	jpr	1.30									1.30	
10	Mt 169 Orimattila-Villähde	rp	2.10										2.10
<u>Salpakankaan suunta</u>													
11	Okeroist.tie-Riihim.tie	r	2.15	0.25	1.20	0.70							
12	Vt 12 Mytäläinen-Okeroist.t.	rp	1.80			0.90	0.90						
13	Oker.-Renkom.mt-Hedelmätarha	r	0.50				0.50						
14	Salpak.teoll.al.-Salpak.kesk.	r	0.80					0.80					
15	Vt 12 Oker.t.-Kasakkamäentie	rp	1.50					0.70	0.80				
16	Vt 12 Bakuunak.-Salpak.	valot	0.50					0.10	0.20		0.10	0.10	
17	Salpak.-Keskussairaala	r	0.80							0.80			
18	Vt 12 Kukonkoivu-Salpakangas	r	5.00										5.00
19	Vt 12 Kasakkam.tie-Salpak.	4-kaist.	15.20										15.20
<u>Hollolan kk:n suunta</u>													
20	Jalkarannantie	rp	2.40		0.40	2.00							
21	Mt 316 Hollola kk-Lahti	rp	6.40								2.00	4.40	
<u>Helsingin suunta</u>													
22	Vt 4-5 Luhdant.yks.tiejärj.	ytj	0.35		0.35								
23	Neljänkaivonk.liittymä	valot	0.18			0.18							
24	Hennalan ympyrä	valot	0.20			0.20							
25	Shellin liitt.,ryhm.tilat	rp	0.07				0.07						
26	Hennalan ymp.Porvoonjoki	jpr	0.42				0.42						
27	Porvoonj.-Tuomenojantie	jpr	1.00				0.60	0.40					
28	Hennalan rautat.silta,4-kaist.r		6.40										6.40
29	Mt 2954 Herrala,rautatiesilta		5.30										5.30
30	Pt 14037 Hakosillan pt		4.30										4.30
<u>Vääksyn suunta</u>													
31	Lahti-Kalliola	ytj,jpr	2.70				2.70						
32	Holma-Tuhkamäki	jpr	0.40					0.40					
33	Paimelan pt	sp	2.10								2.10		
34	Tuhkamäen nousukaista	nkr	1.60									1.60	
<u>Heinolan suunta</u>													
35	Heinlammint.-Makarantie	jpr	1.00						1.00				
36	Vt 5 pientar.nousuk.	rp, nkr	7.00										7.00
<u>Orimattilan suunta</u>													
37	Orimattilant.kv.liik.	jpr	0.90		0.90								
38	Orimattilant.rata-Laune kk	r	3.60								1.60	2.00	
<u>Mt 5</u>													
39	Renkomäki-Holma	r	70.00			3.50			10.00	22.00	18.00	16.50	
Yhteensä			223.97	1.10	9.45	21.48	25.94	24.70	21.00	22.80	26.30	25.90	45.30
=====													
	TVL		176.70	0.85	5.95	15.60	16.35	16.25	18.90	20.50	22.00	23.00	37.30
	VR		4.60				1.00	1.00					2.60
	Lahti		38.52	0.25	3.30	5.88	8.09	6.65	2.10	1.90	3.05	2.90	4.40
	Hollola		2.70				0.50	0.80		0.40			1.00
	Nastola		1.45		0.20						1.25		
<u>M 5 Lahdesta etelään vaihtoehtoisesti</u>													
40a	joko Renkom.-Levanto	r	90.00								10.00	25.00	55.00
40b	tai Renkom.-Luhdantausta	r	10.00									7.00	3.00

Toimenpideluettelossa käytetyt lyhenteet:

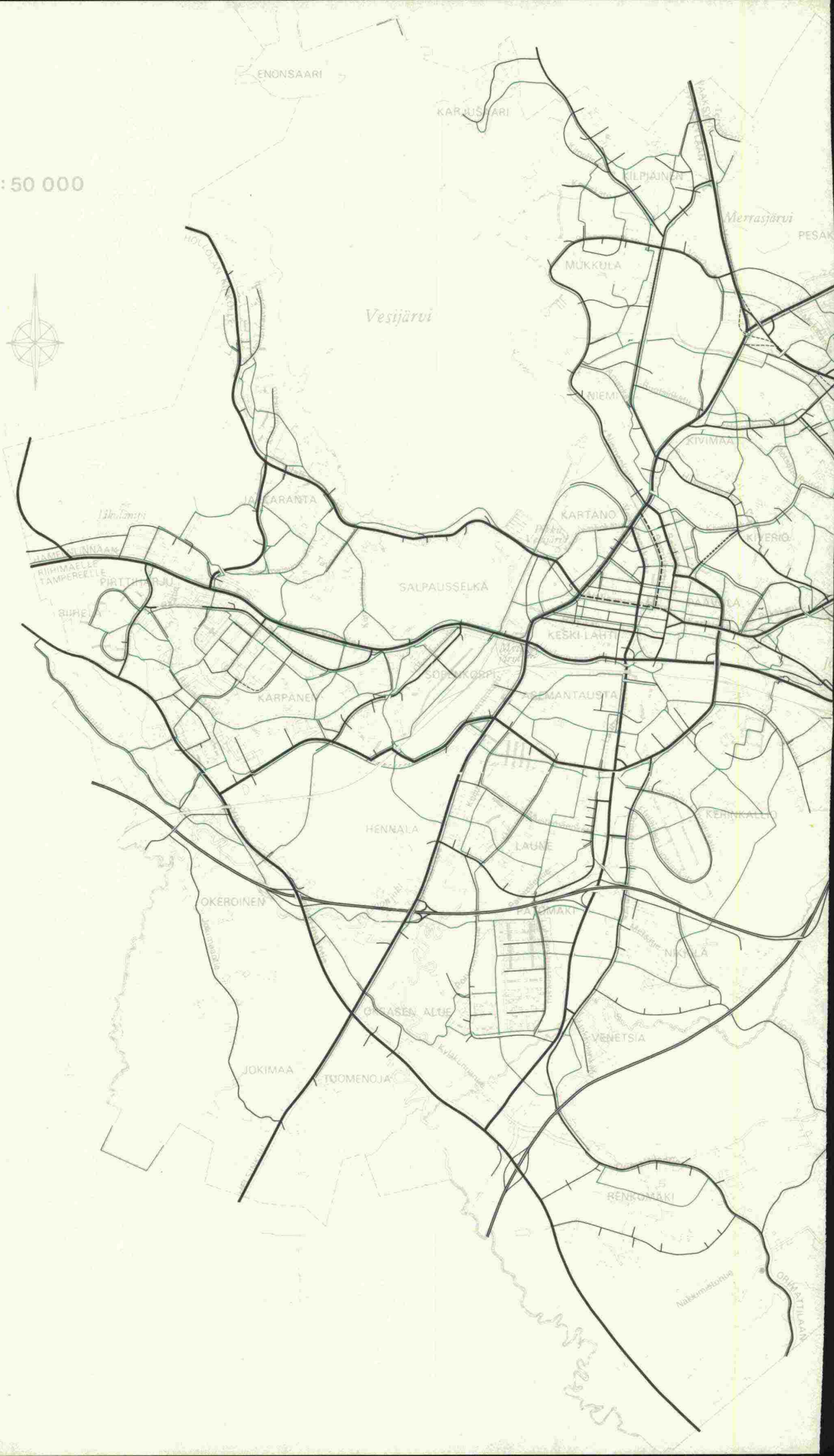
r	= uuden tien rakentaminen
sp	= suuntauksen parantaminen, jolloin nykyinen tie parannetaan pääosin uuteen paikkaan
rp	= rakenteen parantaminen, jolloin nykyinen tie parannetaan pääosin vanhan tien päälle ainoastaan päällysrakennetta parantamalla
jpr	= jalankulku- ja polkupyörätien rakentaminen
ytj	= yksityisten teiden järjestely
nkr	= nousukaistan rakentaminen
tlp	= tasoliittymän parantaminen
valot	= liikennevalojen rakentaminen
4-k	= tien parantaminen nelikaistaiseksi

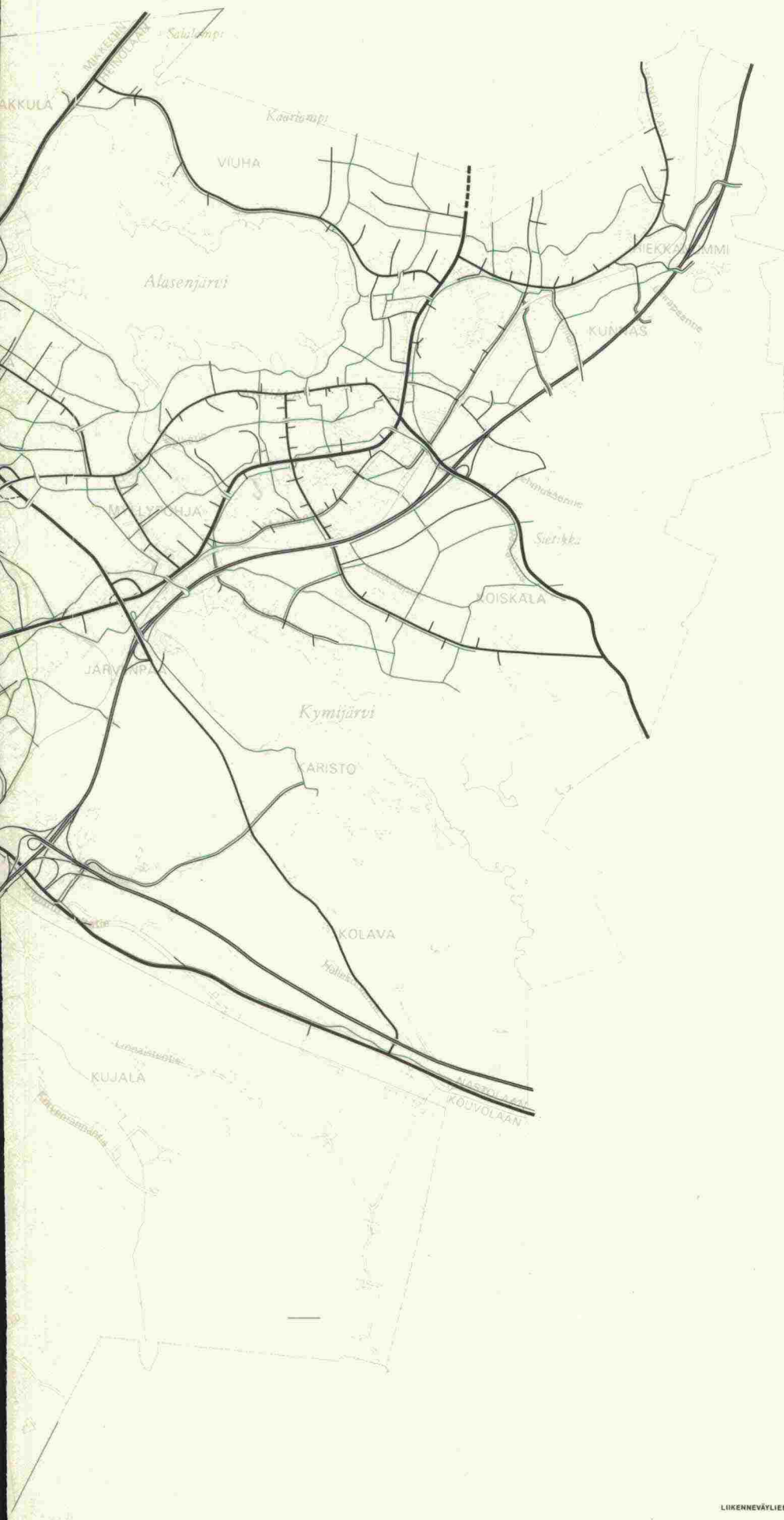


- UUSI TIE TAI KATU
- - - - - PARANTAMINEN
- == PIENTARHEIDEN LEVIÄYS
- LUKEMÄÄRÄ
- KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ

KUVA 21
LAHTI
KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1978-1990
MK 1:150 000

1:50 000





LIKENEVÄYLIEN TOIMINNALLINEN LUOKITUS

- MOOTTORITIE
- PÄÄKATU TAI -TIE I LK.
- PÄÄKATU TAI -TIE II LK.
- KOKOUKATU TAI -TIE
- LINJA-AUTOKATU
- KATUVAROUS
- KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ

KUVA 22
LAHTI V. 2000
PÄÄTIE- JA KATUVERKKO
KEVYEN LIIKENTEEN PÄÄVÄYLÄSTÖ